किंमत - वार्षिक वर्गणी १००/- रुपये

अर्थबोधपत्रिका

मोजक्या वेळेत जगाबद्दलची जाण वाढविणारे उद्‌बोधक व माहितीपूर्ण मासिक

३● कक्षा

५● सर्वसमावेशक बँकिंग : दिशा वित्तीय समावेशनाची

१७● बँकेत खाते नसले तरी मिळेल वित्तीय सेवा!

२३● रस्ते वाहतूक आणि सुरक्षा विधेयक - २०१४ चिकित्सा अंतरंगाची

३३● औद्योगिक वाढ आणि रोजगार

खंड १३ : अंक १० जानेवारी २०१५

भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी

वार्षिक वर्गणी १००/- रुपये (**परदेशस्थ वाचकांसाठी $ २०**) वर्गणी डिमांड ड्राफ्ट/ मनीऑर्डर/चेकने किंवा रोख **'इंडियन स्कूल ऑफ पोलिटिकल इकॉनॉमी'** या नावे पाठवावी. त्याबरोबर **नाव व संपूर्ण पत्ता पिनकोडसह कळवावा.** **'अर्थबोधपत्रिका'** दर महिन्याच्या १० तारखेला पोस्टाने पाठविली जाते.

वर्गणीसाठी पत्ता : व्यवस्थापक,

भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी, अर्थबोध,

९६८/२१-२२, सेनापती बापट मार्ग,

(रत्ना हॉस्पिटलजवळ) पुणे ४११ ०१६.

फोन : २५६५७१३२, २५६५७२१०, २५६५७६९७

ई-मेलः- ispe@vsnl.net

website- www.ispepune.org.in

अर्थबोधपत्रिका

खंड १३ (अंक १०) जानेवारी २०१५

संपादक - अभय टिळक

साहाय्यक संपादक - राज्यश्री क्षीरसागर

'अर्थबोधपत्रिकेतील माहिती कशी?

- उद्‌बोधक, वाचनीय आणि रंजक
- अभ्यासपूर्ण आणि विश्लेषक
- निःपक्ष व साधार
- सोप्या भाषेतील आणि विचारप्रवर्तक

अर्थबोधपत्रिकेचा हेतू

प्रतिष्ठित व अग्रगण्य नियत-कालिके, पुस्तके आणि इंटरनेटसारख्या माध्यमांद्वारे राष्ट्रीय तसेच आंतरराष्ट्रीय स्तरावर, मुख्यतः इंग्रजी भाषेत प्रकाशित होणारी जी माहिती मराठी वाचकांपर्यंत सहजतेने पोचत नाही, अशी वेचक माहिती संदर्भासह पुरविणे.

अर्थबोधपत्रिका कशी साकारते?

- मूळ इंग्रजी संदर्भाचा शोध व वाचन
- निवडक साहित्याचे संकलन
- संकलित साहित्याला अन्य पूरक माहितीची जोड
- संकलित माहितीच्या आधारे नव्याने लेखन. मूळ इंग्रजी संदर्भाचा केवळ अनुवाद नव्हे.

◆या अंकातील मजकुराबाबत आपण आपल्या सूचना आणि/किंवा अभिप्राय संपादकांच्या नावे संस्थेच्या पत्त्यावर पाठवावेत, ही विनंती.

◆अंकातील लेख आपण नियतकालिकात/वृत्तपत्रात प्रसिद्ध करू शकता. मात्र, लेख प्रसिद्ध केल्यावर त्याखाली **'अर्थबोधपत्रिका, भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनीच्या सौजन्याने'** अशी ओळ प्रसिद्ध करावी एवढीच अपेक्षा आहे.**यासाठी संस्थेतर्फे मूल्य आकारण्यात येणार नाही. मात्र लेख प्रसिद्ध केलेला अंक संस्थेला अवश्य पाठवावा.**

जनतेत क्षोभ उत्पन्न करण्यापेक्षा तिच्यात विचार उत्पन्न करणे हे कितीतरी महत्त्वाचे आणि कठीण कार्य आहे - तर्कतीर्थ लक्ष्मणशास्त्री जोशी

कक्षा

'अर्थबोधपत्रिके'च्या वाचकांना नवीन वर्षाच्या मनापासून हार्दिक शुभेच्छा!

केंद्रात घडून आलेले सत्तांतर ही २०१४ सालातील सर्वांत लक्षवेधी घटना होती. आपल्या देशातील प्रौढ मतदारांनी त्यांचा कौल मतपेटीद्वारा निर्णायक पद्धतीने व्यक्त केला आणि एका पक्षाला स्पष्ट बहुमत असलेले सरकार जवळपास दोन तपांनंतर केंद्रामध्ये सत्तेवर आले. साहजिकच, सर्वसमावेशक विकासाचे जे प्रारूप पूर्वीच्या सरकारने अंगीकारलेले होते त्याला नवीन सरकार कोणते अंगडेटोपडे लेवविते यांबाबत सगळ्यांच्याच मनात उदंड उत्सुकता दाटलेली होती. जनधन योजना धडाक्याने राबवून नवनिर्वाचित सरकारने या संदर्भातील त्याच्या भूमिकेची एक झलक आतापर्यंत सादर केलेली आहे. विकास हा सर्वसमावेशकच असायला हवा ही लोकभावना अत्यंत प्रकर्षाने जगाच्या व्यासपीठावर व्यक्त झाली ती 'ऑक्युपाय वॉल स्ट्रीट' या आंदोलनापासून. समाजाच्या विविध स्तरांतील जनसमूहांना सामील करून घेईल इतपत विकासप्रक्रियेची कक्षा लवचीक आणि विस्तारक्षम असायला हवी, या भूमिकेच्या पाठीशी जनमताचा रेटा तेव्हापासून सगळीकडेच वाढतो आहे. हा विकास केवळ सरकारनेच घडवायचा की स्वतःचा अभ्युदय साधण्याच्या संधी प्रत्येक घटकाला उपलब्ध करून देणाऱ्या कार्यपद्धती निर्माण करण्यावर भर देत शासनसंस्थेने संप्रेरकाची भूमिका बजावायची, ही चर्चा आज सर्वत्र कमीअधिक प्रमाणात चालू आहे. खास करून वित्तीय सेवांच्या कक्षा सैलावण्याचे प्रयत्न अनेक देशांमध्ये त्या संदर्भात अलीकडे जारीने केले जात आहेत. व्यक्तीच्या अंगातील उद्यमशील हिकमतीला भांडवलाचे वंगण पुरवले तर स्वयंनिर्भर आर्थिक उन्नयनाची प्रक्रिया वेगाने फैलावते, हा साक्षात्कार त्यामागे आहे. अत्याधुनिक तंत्रज्ञान या प्रक्रियेला भरघोस हातभार लावते आहे. सर्वसमावेशक बँकिंग अथवा वित्तीय सर्वसमावेशनाच्या दिशेने सध्या चालू असलेल्या प्रयत्नांची एक झलक नवीन वर्षातील या पहिल्याच अंकात सादर केलेली आहे ती विचारविश्वाच्या विस्तारत्या कक्षांची केवळ चुणूक दाखवण्यासाठीच.

देशातील बदलते आर्थिक - सामाजिक वास्तव ध्यानात घेऊन अनेक विषयांच्या कक्षा बदलण्याची गरज आता जाणवायला लागलेली आहे. वाहनव्यवहार आणि वाहतुकीचे क्षेत्रही त्याला मग अपवाद का ठरावे? वाहतुकीचे नियमन करणारा पहिलावहिला मोटर वाहन कायदा आपल्या देशात १९३९ साली अस्तित्त्वात आला. देशातील एकंदरच वाहतुकीचे नियोजन व विकास इथून पुढच्या काळात अधिक एकात्म पद्धतीने व सुसूत्रबद्धपणे घडून यावा या दृष्टीने या कायद्याच्या विद्यमान कक्षाही विस्तारण्याची निकड जाणून केंद्र सरकारने रस्ते वाहतूक व सुरक्षा विधेयक नव्याने तयार केलेले आहे. या विधेयकातील विविध पैलूंची चिकित्सा करणारा एक खास लेख या अंकात सादर केलेला आहे. कॅलेंडरच्या उलटत्या पानांबरोबर आपल्याही आकलनाच्या कक्षा विस्तारायला नकोत का ! ■■

वाचकांना विनंती

'अर्थबोधपत्रिके'चा अंक दर महिन्याच्या १०तारखेला पोस्टाद्वारे पाठविला जातो. २५ तारखेपर्यंत अंक न मिळाल्यास प्रथम आपल्या पोस्टात चौकशी करावी व नंतरच आमच्याकडे लेखी तक्रार करावी. अंक शिल्लक असल्यास पुढील महिन्याच्या अंकाबरोबर पाठविला जाईल.

माहितीसाठी - 'अर्थबोधपत्रिके'चे मागील अंक संस्थेच्या संकेतस्थळावर उपलब्ध आहेत. त्यासाठी www.ispepune.org.in इथे वाचकांनी अवश्य भेट द्यावी.

निवेदन

- ज्या देश, प्रदेश, संस्था अथवा व्यक्तिनामांच्या इंग्रजी स्पेलिंगनुसारी अचुक मराठी उच्चारांसंदर्भात संदिग्धता जाणवते अशी नामे लेखांमध्ये देवनागरीत उद्धृत करण्याऐवजी रोमन लिपीमध्ये इंग्रजीतच दिलेली आहेत.
- लेखांमधील संदर्भांसाठी विश्वसनीय, अधिकृत अशा वेबसाइट्सच धुंडाळण्याचा कटाक्ष ठेवला जातो. तरीही, इंटरनेटवरून घेतलेल्या तपशीलाच्या यथार्थतेबाबत भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी हमी देऊ शकणार नाही. अशा मजकुराची जबाबदारीही संस्थेवर नाही, याची वाचकांनी कृपया नोंद घ्यावी.

आर्थिक

सर्वसमावेशक बँकिंग
(दिशा वित्तीय समावेशनाची)

स्वातंत्र्योत्तर काळात म्हणजे गेल्या सहा दशकांपासून भारतातील सामाजिक-आर्थिक व राजकीय चर्चाविश्वावर ‘गरिबी’ आणि ‘वंचना’ (एक्स्क्लुझन - सर्वांगीण वंचितता) या मुद्यांचा सतत वरचष्मा राहिलेला आहे. भारतात नियोजनबद्ध विकासाची सुरुवात झाली तेव्हापासून गरिबी कमी करणे हे विकासविषयक धोरणांतील महत्त्वाचे उद्दिष्ट राहिलेले आहे. गरिबी दूर करण्याचे, रोजगाराला चालना देणारे आणि मूलभूत सेवा देणारे कार्यक्रम/योजना गेल्या सहा दशकांपासून भारतात कार्यान्वित करण्यात आलेल्या आहेत. गरिबी कमी होणे, राज्याराज्यांमधील गरिबीचे प्रमाण घटणे तसेच ग्रामीण व शहरी यांच्यातील विषमतेची दरी दूर होणे हे आर्थिक सुधारणांचे महत्त्वाचे उद्दिष्ट राहिलेले आहे. आर्थिक सुधारणांच्या काळात भारतीय अर्थव्यवस्थेने लक्षणीय प्रगती केलेली असली तरी त्या सुधारणांचे लाभ तळागाळापर्यंत पूर्णपणे झिरपले नाहीत.

Finance Inclusion Conclave या नवी दिल्ली येथे झालेल्या कार्यक्रमात Financial Inclusion in India : Journey So Far And Way Forward या विषयावर रिझर्व्ह बँकेचे डेप्युटी गव्हर्नर डॉ. के. सी. चक्रवर्ती यांचे बीजभाषण झाले. Financial Inclusion ची आज असलेली गरज व त्या संदर्भात चालू असलेली चर्चा लक्षात घेऊन त्या बीजभाषणाचा गोषवारा येथे देत आहोत. ‘सी.एन.बी.सी - टीव्ही १८’ यांच्यातर्फे ६ सप्टेंबर २०१३ रोजी Finance Inclusion Conclave चे आयोजन करण्यात आले होते. - संपादक

टीप *- Financial Inclusion (वित्तीय समावेशन) ही वित्तीय परिभाषेतील संज्ञा आहे. मूळ भाषणात ती तशीच वापरण्यात आली आहे. नागरिकांची वित्तीय साक्षरता वाढणे तसेच बँकिंग व्यवहारांच्या कक्षेत अधिकाधिक नागरिकांचा समावेश वित्तीय समावेशनात अपेक्षित आहे. त्यामुळे लेखात भाषा सुलभ करण्याच्या उद्दिष्टाने ‘वित्तीय समावेशन’ असे न म्हणता ‘ सर्वसमावेशक बँकिंग’ असे म्हटले आहे.*

वेगाने वाढणा-या अर्थव्यवस्थांच्या यादीत भारत पहिल्या दहा देशांमध्ये असला तरी जगातील एकूण गरीबांपैकी एक तृतीयांश गरीब भारतात एकवटलेले आहेत. शिवाय, भारतातील गरीब राज्यांमध्ये गरिबीचे प्रमाण एकवटताना दिसते. नागरिकांच्या बचतीचे संचयन घडवून आणणे आणि सुलभ कर्ज योजना राबवून उत्पादकता व गुंतवणुकीत वाढ घडवून आणणे या कामी भारतासारख्या विकसनशील देशांमध्ये बँकाची भूमिका कळीची ठरते. व्यापारउद्योगात यशस्वी ठरू शकणा-या उद्योजकांपर्यंत पोहचून त्यांना कर्ज उपलब्ध करून देणे आणि त्याद्वारे देशाच्या अर्थव्यवस्थेच्या विकासात महत्त्वपूर्ण भूमिका बजावण्यात बँकांचा सहभाग मोठा आहे. समाजातील आर्थिक देवाणघेवाणविषयक व्यवहार सुलभ होण्याच्या प्रक्रियेत सर्व व्यापारी बँकांचाही मोठा सहभाग असतो. अशा प्रकारे समाजातील संपत्तीचे फेरवाटप घडवून आणण्याच्या दृष्टीने अर्थव्यवहारविषयक बदल पोहचविणारे मध्यस्थ या नात्याने बँकिंग क्षेत्राची क्षमता मोठी आहे.

बँकिंग व्यवहारांच्या कक्षेत अधिकाधिक नागरिकांनी मोठ्या प्रमाणात सहभागी व्हावे यासाठी सरकारतर्फे पूर्वी काही प्रयत्न करण्यात आले होते. बँकांचे राष्ट्रीयीकरण, प्रादेशिक व ग्रामीण बँकांची स्थापना, सहकारी बँका असे प्रयत्न होऊनही बँकिंग व्यवहारांतील सेवांचा (बँकेच्या भाषेत products) ‘ॲक्सेस’ असणा-या नागरिकांची संख्या मर्यादित राहिली आहे, हे नमूद करावे लागते. World Bank Findex च्या २०१२ मधील सर्वेक्षणानुसार भारतातील एकूण प्रौढ नागरिकांमधील केवळ ३५ टक्के प्रौढ नागरिकांची बँकेत खाती आहेत वा त्यांना बँकिंग व्यवहारांतील सेवांचा ‘ॲक्सेस’ आहे. सर्वेक्षणाच्या आधीच्या वर्षात त्यातील फक्त ८ टक्के नागरिकांनी कर्ज घेतले होते. कुटुंबातील अन्यत्र राहणा-या सदस्यांकडून खात्यात पैसे जमा होण्याचे प्रौढ नागरिकांचे प्रमाण फक्त २ टक्के इतके होते. तर, सरकारकडून (सेवानिवृत्ती वेतन वा अन्य काही योजनांद्वारे) खात्यात पैसे जमा होणा-या प्रौढ नागरिकांचे प्रमाण ४ टक्के इतके होते. ही आकडेवारी पाहता बँकिंग व्यवहारांच्या कक्षेत नागरिकांचा सहभाग वाढण्याची गरज असल्याचे दिसून येते. विशेषतः, समाजातील वंचित घटकांचा बँकिंग व्यवहारांतील सहभाग वाढून त्यांद्वारे उपलब्ध होणा-या

विविध सेवांचा (products) लाभ घेऊन त्यांनी आपल्या आर्थिक स्थितीत सुधारणा घडवून आणाव्यात याची निकड जाणवते. म्हणजे, 'सर्वसमावेशक बँकिंग' (वित्तीय समावेशन) व्यवहारात असायला हवे. रिझर्व्ह बँकेने 'सर्वसमावेशक बँकिंग'बाबत केलेल्या उपाययोजना आणि या विषयातील पुढील दिशा कशी असू शकते/असावी याबाबत काही मुद्दे मी इथे मांडणार आहे.

सर्वसमावेशक बँकिंग (वित्तीय समावेशनाची उद्दिष्टे)

समाजातील सर्व घटकांना विशेषतः, आर्थिकदृष्ट्या निम्न गटातील व्यक्तींना आणि वंचित घटकांना बँकिंग व्यवहारांतील सेवांचा (products) 'ॲक्सेस' माफक दरात, पारदर्शक, न्याय्य पद्धतीने व वित्तसंस्थांच्या मार्फत मिळण्याची प्रक्रिया म्हणजे 'सर्वसमावेशक बँकिंग' (वित्तीय समावेशन) होय. 'सर्वसमावेशक बँकिंग' आणि 'वित्तीय साक्षरता' हे जणू दोन समांतर खांब आहेत. 'सर्वसमावेशक बँकिंग' हे पुरवठ्याच्या बाजूने म्हणजे 'ॲक्सेस' निर्माण करण्याच्या बाजूने कार्य करते. तर, 'वित्तीय साक्षरते'मुळे वित्तीय सेवांची मागणी निर्माण होते. खुल्या आणि सक्षम समाजव्यवस्थेत वस्तू व सार्वजनिक सेवासुविधा यांबाबत सर्वांना कोणत्याही अडथळ्यांशिवाय 'ॲक्सेस' असणे ही अनिवार्य अट ठरते. बँकिंग सेवा ही नागरिकांच्या कल्याणासाठी आहे. त्यामुळे समाजातील सर्व घटकांपर्यंत कोणत्याही भेदभावाशिवाय बँकिंग सेवा पोहचणे गरजेचे आहे. सार्वजनिक धोरणांचे ते एक उद्दिष्ट आहे.

प्राथमिक पातळीवरील बँकिंग सेवा सर्वांना उपलब्ध होणे हा 'सर्वसमावेशक बँकिंग'चा पहिला टप्पा ठरतो. गेल्या अनेक वर्षांपासून बँकिंग क्षेत्रात आघाडीवर असलेल्या आणि प्रचलीत नियमनांच्या अंतर्गत काम करणा-या व सर्व प्रकारे स्थिरावलेल्या बँकाच हा पहिल्या टप्पा पार करण्यात मोलाची भूमिका बजावू शकतात. कारण, पहिल्या टप्प्यातील गुंतवणूक करण्यास त्या सक्षम असू शकतात तसेच नवीन ग्राहक व नवीन शाखा स्थिरस्थावर होईपर्यंत त्यांना काही सवलती देणेही या बँकांना शक्य असते. 'सर्वसमावेशक बँकिंग'चा समाजाला आणि अर्थव्यवस्थेला कसा उपयोग होईल ते समजून घेणे उद्‌बोधक आहे.

'सर्वसमावेशक बँकिंग'मुळे बचतीला व गुंतवणुकीला प्रोत्साहन मिळेल आणि आर्थिक विकासाला चालना मिळेल. त्याचबरोबर अल्प उत्पन्न गटांतील नागरिकांना थोडी थोडी का होईना पण बचत करण्याची सवय लागेल. या नागरिकांची बचत नसते आणि बचत नसल्यामुळे ते पटकन अडचणीत येतात. बँकिंग व्यवहारांच्या कक्षेबाहेर राहिलेल्यांना कर्जासाठी नातेवाईक, मित्रपरिवार आणि सावकार यांच्यावर आतापर्यंत अवलंबून राहावे लागत असले तरी बँकिंग व्यवहारांचा 'ॲक्सेस' मिळाल्यानंतर त्यांना कर्ज मिळण्याची सुविधा उपलब्ध होईल. तसेच, त्यांच्या उद्योजकतेलाही प्रोत्साहन मिळेल. अल्प उत्पन्न गटातील नागरिकांना बँकेद्वारे आर्थिक व्यवहार करता आले तर एका ठिकाणाहून दुस-या ठिकाणी पैसे पाठविण्यासाठी अन्य अनौपचारिक व महागड्या मार्गांचा अवलंब त्यांना करावा लागणार नाही. सरकारी योजनांद्वारे मिळणारी आर्थिक सवलत थेट लाभार्थींच्या खात्यात जमा होईल.

रिझर्व्ह बँकेचा दृष्टिकोण

वित्तीय सुविधांची मागणी व पुरवठा ('ॲक्सेस' निर्माण करण्यासाठी 'सर्वसमावेशक बँकिंग') या दोन्हींचा विचार करून रिझर्व्ह बँकेने रचनाबद्ध, नियोजनयुक्त आणि एकात्मिक दृष्टिकोण स्वीकारला आहे. तो असा -

- बँकेची भूमिका मध्यवर्ती असणारे वित्तीय समावेशनाचे 'मॉडेल' स्वीकारणे पण त्याचबरोबर बँकेतर संस्थांनी 'सर्वसमावेशक बँकिंग'मध्ये सहभागी होण्याची तयारी दर्शवली तर त्यांना तशी परवानगी देणे
- 'सर्वसमावेशक बँकिंग' हे मुळात निखळ व्यावसायिक तत्त्वांवर चालत असते. ते काही समाजसेवा वा धर्मादाय कार्य नाही, हे रिझर्व्ह बँकेला तत्त्वतः मान्य आहे. त्यामुळे बँका जिथे पोहचलेल्या नाहीत तिथे 'सर्वसमावेशक बँकिंग' चालू करताना ते स्वबळावर व व्यावहारिक पातळीवर टिकून राहू शकेल हे पाहिले जाणे महत्त्वाचे ठरते.
- बँकेतर्फे विविध सेवा (products) देताना त्यांचा विस्तार वाढावा, त्या अधिकाधिक नागरिकांपर्यंत पोहचाव्यात आणि त्यांचे सेवाशुल्कही वाजवी असावे यासाठी बँकांनी सुयोग्य तंत्रज्ञानाचा वापर अवश्य करावा.
- शहरी आणि ग्रामीण भागांमध्ये वास्तव्य करणा-या नागरिकांची

परिस्थिती व असलेली वेगवेगळी गरज लक्षात घेऊन 'सर्वसमावेशक बँकिंग'साठी बँकांनी त्यांचा कारभार वाढवण्यासाठी कल्पक उपक्रम राबवावेत आणि नवनवीन 'मॉडेल्स' व्यवहारात आणावीत. तसेच, ग्राहकांपर्यंत पोहचण्यासाठी नवीन मार्गांचाही अवलंब करावा, असे रिझर्व्ह बँकेने स्पष्ट केले आहे.

● 'सर्वसमावेशक बँकिंग' वाढण्यासाठी 'वित्तीय साक्षरता' वाढणे गरजेचे आहे हे लक्षात घेऊन या दोन्ही बाबी एका वेळी पुढे जाव्यात यासाठी रिझर्व्ह बँकेने एकात्मिक दृष्टिकोण स्वीकारला आहे. 'वित्तीय स्थैर्य आणि विकास मंडळां'तर्गत वित्तीय साक्षरतेसाठी *'नॅशनल स्ट्रॅटेजी फॉर फायनान्शियल एज्युकेशन'* अशी योजना आखण्यात आली आहे. त्यानुसार 'सर्वसमावेशक बँकिंग' प्रक्रियेत सहभागी होऊन त्याचा लाभ घेऊ इच्छिणा-या सर्व घटकांच्या प्रयत्नांचे सुसूत्रीकरण करण्यात येईल.

● 'सर्वसमावेशक बँकिंग' वाढण्यासाठी रिझर्व्ह बँक साहाय्यक भूमिका बजावणार आहे. 'सर्वसमावेशक बँकिंग'साठी प्रयत्न करणा-या बँकांना त्यांच्या या कार्यासाठी संस्थात्मक पातळीवर मदत आणि त्या दृष्टीने पोषक नियामक पर्यावरण तयार करण्याचे रिझर्व्ह बँकेचे प्रयत्न असतील. अर्थात, 'सर्वसमावेशक बँकिंग' वाढवण्याबाबत बँकांनी आपापली उद्दिष्टे ठरवावीत व त्या दृष्टीने त्यांनीच योजना आखाव्यात असे स्वातंत्र्य त्यांना देण्यात आले आहे. अशा कार्यासाठी बँकांना प्रोत्साहन देण्याची रिझर्व्ह बँकेची भूमिका असणार आहे.

भक्कम संस्थात्मक यंत्रणा

बँकिंग सेवांचा विस्तार देशभरात व्हावा यासाठी व्यापक पातळीवर बळकट संस्थात्मक यंत्रणा उभी करण्यात आली आहे, हे बँकिंग क्षेत्राचे सामर्थ्य व जमेची बाजू आहे. भारताचा मोठा भौगोलिक विस्तार लक्षात घेता आणि बँकिंग व्यवहारांबाहेर राहिलेल्या नागरिकांची मोठी संख्या पाहता हे फार मोठे आणि अत्यावश्यक असे काम ठरते.

● वित्तीय साक्षरता आणि 'सर्वसमावेशक बँकिंग' या दोन विशिष्ट बाबी 'वित्तीय स्थैर्य आणि विकास मंडळां'कडे सोपविण्यात आल्या आहेत. तसेच वित्तीय साक्षरता आणि सर्वसमावेशक बँकिंगसाठी वित्तीय क्षेत्रातील

नियमनांशी संबंधित तज्ज्ञांचा गट या मंडळांतर्गत कार्यरत आहे.

● वित्तीय साक्षरता आणि 'सर्वसमावेशक बँकिंग' यांसाठीच्या प्रयत्नांमध्ये नेमकेपणा आणण्यासाठी रिझर्व्ह बँकेने 'वित्तीय समावेशन सल्लागार समिती' स्थापन केली आहे. रिझर्व्ह बँकेचे डेप्युटी गव्हर्नर या समितीचे अध्यक्ष आहेत. रिझर्व्ह बँकेच्या मध्यवर्ती मंडळातील संचालक आणि स्वयंसेवी व नागरी संस्थांचे प्रतिनिधी यांचादेखील या सल्लागारसमितीत समावेश करण्यात आला आहे. या सर्व तज्ज्ञ मंडळींच्या एकत्रित प्रयत्नांमधून वित्तीय साक्षरता वाढून आणि सर्वसमावेशक बँकिंगचा विस्तार होऊन ग्राहकांच्या गरजांशी सुसंवादी अशा विविध सेवा (products) परवडण्याजोग्या सेवाशुल्कात उपलब्ध व्हाव्यात अशी अपेक्षा आहे. अशा सेवांची निर्मिती आणि ग्राहकांपर्यंत त्या सेवा पोहचवण्यासाठी तज्ज्ञ मंडळींचा सल्ला उपयुक्त ठरावा.

● या संदर्भात राज्य पातळीवरही काही प्रयत्न करण्यात येत असून सर्व राज्यांमध्ये राज्यस्तरीय बँकर्स समित्या स्थापन करण्यात आल्या आहेत. या शिवाय विविध राज्यांमधील ६५९ जिल्ह्यांमध्ये 'लीड डिस्ट्रिक्ट मॅनेजर' नेमण्यात आले आहेत.

● वित्तीय साक्षरतेसाठी बँकांतर्फे सुमारे ७०० केंद्रे स्थापन करण्यात आली आहेत. ग्रामीण भागांसाठी 'ग्रामीण स्वयंरोजगार प्रशिक्षण संस्था' असून स्वयंरोजगारासाठी नागरिकांमधील सक्षमता वाढवण्याचे प्रयत्न या संस्थांच्या माध्यमातून केले जात आहेत.

रिझर्व्ह बँकेचा धोरणात्मक पुढाकार

'सर्वसमावेशक बँकिंग' आणि वित्तीय साक्षरता वाढण्याच्या उद्दिष्टाला धरून त्यास साहाय्यकारी अशी काही धोरणात्मक पावले रिझर्व्ह बँकेने उचलली आहेत.

(अ) विस्तार

१ - ग्रामीण भागांत शाखा स्थापन करण्यासाठी असलेल्या कायदेशीर बाबी/अटी शिथिल करण्यात आल्या आहेत. एक लाखापेक्षा कमी लोकसंख्या असलेल्या ठिकाणी शाखा चालू करण्यासाठी रिझर्व्ह बँकेची पूर्वपरवानगी आता लागणार नाही. तसेच बँकेतर्फे नव्याने चालू करण्यात येणा-या

शाखांपैकी किमान २५ टक्के शाखा या आजवर जिथे बँका पोहचलेल्या नाहीत अशा ग्रामीण भागांत असणे आता बंधनकारक ठरणार आहे.
२ - बँकिंग व्यवसायात वृद्धी घडवून आणण्याच्या उद्दिष्टाने बँकांनी मध्यस्थ/ एजन्ट/ व्यापारी प्रतिनिधी यांची मदत घेण्याची परवानगी रिझर्व्ह बँकेने २००६मध्ये दिली आहे. त्यामुळे ग्रामीण भागांतील नागरिकांना बँकिंग सेवेचा उपयोग करून घेता येईल. बँकेच्या खात्यात पैसे जमा करणे व काढणे अशा प्राथमिक सेवा व्यापारी प्रतिनिधीमार्फत उपलब्ध करून देण्याची परवानगी बँकांना देण्यात आली आहे.
३ - ग्रामीण भागांतील नागरिकांपर्यंत पोहचून 'सर्वसमावेशक बँकिंग' आणि वित्तीय साक्षरता वाढण्याच्या उद्दिष्टाने बँकेच्या शाखेमार्फत होणारे प्राथमिक पातळीवरील काही व्यवहार आणि व्यापारी प्रतिनिधीला नेमून देण्यात आलेले कामकाज यांची सांगड घालण्याचा प्रयत्न करण्यात आला आहे. बँकिंग सेवेचा विस्तार व्हावा आणि बँकांच्या व्यापारी प्रतिनिधीच्या कामकाजावर देखरेख व नियंत्रण राहावे यासाठी ग्रामीण भागांत कमी खर्चात किमान काही कामकाज घडवून आणता येईल अशा शाखा स्थापन करण्याचा सल्ला बँकांना देण्यात आला आहे (अन्यथा बँकेच्या शाखा स्थापन करणे ही बँकेसाठी खर्चाची बाब असते).

(ब) 'ॲक्सेस'

● बँकेत खाते उघडताना ग्राहकांनी 'ग्राहक परिचय माहितीपत्र' (KYC - Know Your Customer) भरून देणे गरजेचे असते. त्या प्रक्रियेत सुलभीकरण आणण्याचा प्रयत्न करण्यात आला असून आता ज्या ग्राहकांजवळ 'आधार' कार्ड आहे त्यांनी बँकेच्या अधिका-यांसमोर स्वतःच आपले 'आधार' कार्ड स्व-साक्षांकित (self certification) करून दिले तर त्यांना बँकेत खाते उघडता येणार आहे.

● थोडक्यात, बँकेत खाते उघडण्यासाठी 'ग्राहक परिचय माहितीपत्रा' साठी 'आधार' कार्ड हे एक पात्र दस्तऐवज म्हणून मानण्यात येईल.

बँका नसलेल्या खेडेगावांत बँकिंग सेवा मिळण्याबाबत

● ग्रामीण भागांतील ज्या खेड्यांची लोकसंख्या किमान दोन हजार आहे आणि जेथे बँकिंग सेवा पोहचलेली नाही अशा खेड्यांमध्ये बँकेची

शाखा चालू करण्याचे उद्दिष्ट पहिल्या टप्प्यात (मार्च २०१० पर्यंत) बँकापुढे ठेवण्यात आले होते. त्यानुसार मार्च २०१० अखेरीस ७४,३९८ खेडेगावांमध्ये बँकिंग सेवा सुरू करण्यात आली आहे.

● ज्या खेड्यांची लोकसंख्या दोन हजारांपेक्षा कमी आहे तेथे बँकेच्या शाखा चालू करण्याचे उद्दिष्ट दुस-या टप्प्यात पुढे ठेवण्यात आले आहे. अशा सुमारे ४ लाख ९० हजार खेड्यांची यादी करण्यात आली असून तेथे शाखा उघडण्याच्या दृष्टीने ती खेडी वेगवेगळ्या बँकांना वाटून देण्यात आली आहेत.

(क) सेवा (products)

ग्राहकांच्या गरजांची पूर्तता करण्याच्या दृष्टीने बँकांनी किमान चार सुविधा ग्राहकांना उपलब्ध करून द्याव्यात असे रिझर्व्ह बँकेने म्हटले आहे. त्यात

(१) बचत खाते (ओव्हरड्राफ्टच्या सेवेसह)
(२) निव्वळ बचत खाते (रीकरिंगच्या सेवेसह)
(३) पैशाचे इलेक्ट्रॉनिकली हस्तांतरण
(४) 'किसान क्रेडिट कार्ड'सारख्या कर्ज पुरवठ्याच्या सेवा

इत्यादींचा समावेश आहे.

(ड) बँकेतील व्यवहार (transactions)

सरकारी योजनांद्वारे मिळणारी अनुदाने/समाजकल्याणविषयक योजनांच्या माध्यमांतून मिळणारे लाभ हे लाभार्थीच्या बँकेच्या खात्यात थेट जमा करण्याची प्रक्रिया सुरू झालेली आहे. इथून पुढच्या काळात वेगवेगळ्या लाभार्थींना सरकारकडून सामाजिक सुरक्षेच्या कवचान्वये मिळणारी रक्कम आधारकार्डाशी संलग्न बनवलेल्या बँक खात्यावर थेट जमा करण्याची सरकारची योजना आहे.

● लाभार्थींच्या खात्यात पैसे जमा होण्यासाठी त्यांचे बँक खाते असणे आवश्यक ठरणार आहे. बँक खाते चालू करण्यासाठी पात्र असणा-या सर्व नागरिकांची खाती बँकांनी स्थानिक प्रशासनाच्या मदतीने उघडावीत, असे बँकांना सांगण्यात आले आहे.

● ज्या नागरिकांची बँकेत खाती आहेत त्यांचा आधारकार्ड क्रमांक त्या

खात्याला जोडलेला असला पाहिजे.

● लाभार्थींच्या खात्यात पैसे जमा होत आहेत ना याची खातरजमा बँकांनी वेळोवेळी केली पाहिजे. त्यासाठी यंत्रणा बसविणे व यंत्रणेवर देखरेख करणे गरजेचे आहे.

बँकासाठी योजनाबद्ध सर्वसमावेशक बँकिंग (२०१०-२०१३)

'सर्वसमावेशक बँकिंग'साठी बँकांनी नियोजनबद्ध दृष्टिकोण ठेवून त्यानुसार कार्यवाही करावी, असे रिझर्व्ह बँकेने स्पष्ट केले आहे. त्यानुसार 'सर्वसमावेशक बँकिंग'चा पहिला टप्पा १ एप्रिल २०१० ते ३१ मार्च २०१३ असा तीन वर्षांचा होता. त्या कालावधीत झालेली वाटचाल अशी -

● मार्च २०१०मध्ये बँकांच्या खेड्यांमधील शाखांची संख्या होती ६७,६९४ इतकी, तर मार्च २०१३मध्ये एकूण शाखांची संख्या होती २ लाख ६८ हजार इतकी.

● प्राथमिक बचत बँक ठेवखात्यांची संख्या १० कोटी ९ लाखांवरून १८ कोटी २ लाख इतकी वाढली. माहिती-संवाद-तंत्रज्ञानाधारित (ICT) खात्यांचे प्राथमिक बचत बँक ठेवखात्यांशी मार्च २०१० मध्ये २५ टक्के इतके असलेले प्रमाण मार्च २०१३ मध्ये ४५ टक्के इतके वाढले.

● शेतकरी व्यावसायिकांच्या सुमारे ९४ लाख खात्यांची भर या तीन वर्षांच्या काळात पडली आणि मार्च २०१३ पर्यंत सुमारे ३ कोटी ३८ लाख कुटुंबांना उद्योजकता वाढण्यासाठी लघुकर्ज देण्यात आले होते.

● बिगर शेतीक्षेत्राशी संबंधित सुमारे साडे बावीस लाख नवीन खाती या काळात उघडण्यात आली. मार्च २०१३ अखेरीस सुमारे ३६ लाख खातेधारकांना लघुकर्ज देण्यात आले होते.

● संदेशवहनाच्या अत्याधुनिक तंत्रज्ञानाद्वारे सक्षम बनवलेल्या खात्यांमार्फत ४९ कोटी इतके आर्थिक व्यवहार या तीन वर्षांच्या काळात करण्यात आले.

'सर्वसमावेशक बँकिंग'चा हा पहिला टप्पा महत्त्वाचा ठरतो. कारण १९९१ ते २००७ या काळात बँकेची केंद्रे ३५,२३६ वरून ३४,४७१ इतकी कमी झाली होती. तसेच बँकांच्या ग्रामीण भागांतील शाखांची संख्याही ३५,२०६ वरून ३०,४०९ इतकी कमी झाली होती. या पार्श्वभूमीवर,

'सर्वसमावेशक बँकिंग'चा प्रसार होण्याच्या दृष्टीने करण्यात आलेले प्रयत्न लक्षणीय ठरतात. म्हणून त्यांची नोंद घेणे अगत्याचे ठरते.

बँकासाठी योजनाबद्ध सर्वसमावेशक बँकिंग (२०१३-२०१६)

'सर्वसमावेशक बँकिंग'साठी २०१३ ते २०१६ या तीन वर्षांच्या कालावधीसाठी बँकांनी नवीन योजना आखाव्यात असे रिझर्व्ह बँकेने सुचवले होते. त्यानुसार, २०१३ ते २०१६ या काळासाठी आखण्यात येणा-या नवीन योजना हा 'सर्वसमावेशक बँकिंग'चा दुसरा टप्पा म्हणता येईल. बँकांच्या योजना सर्वदूर शाखा पातळीवर पोहचाव्यात आणि बँकेतील सर्वस्तरीय कर्मचा-यांचा सहभाग त्या योजनेत कायम राहील याकडे बँकांनी विशेष लक्ष द्यावे असे रिझर्व्ह बँकेने स्पष्ट केले होते. 'सर्वसमावेशक बँकिंग'बाबतच्या बँकांच्या विविध योजना, त्या व्यवहारांत आणण्यासाठी बँकांनी केलेले प्रयत्न आणि तत्सम बाबींच्या माहितीची सुयोग्य नोंद बँकांनी आपल्या कर्मचा-यांमार्फत योग्य पद्धतीने ठेवावी अशी अपेक्षा आहे. तसेच, 'सर्वसमावेशक बँकिंग' अंतर्गत चालू करण्यात आलेल्या खात्यांमधील आर्थिक व्यवहारांची संख्या वाढवावी यावर आता बँकांकडून लक्ष केंद्रित केले जावे, असे रिझर्व्ह बँकेने सूचित केले आहे.

आव्हाने व पुढील दिशा

सर्वसमावेशक विकास आणि वित्तीय स्थैर्य ही उद्दिष्टे गाठण्यासाठी सार्वत्रिक 'सर्वसमावेशक बँकिंग' ही पूर्वअट ठरते. अर्थात, या कामी बँकांना सर्व संबंधित यंत्रणांचा पाठिंबा व सहकार्य मिळायला हवे. धोरणकर्ते, प्रशासन यंत्रणा, नियामक मंडळे, माहिती तंत्रज्ञान क्षेत्रातील तज्ज्ञ, विविध प्रसारमाध्यमे आणि नागरिकांचा मोठा पाठिंबा व सहकार्य मिळाले तरच वित्तीय क्षेत्रातील या मोठ्या प्रवासातील हा महत्त्वाचा टप्पा गाठला जाईल. आजपर्यंत वित्तीय क्षेत्राच्या परिघाबाहेर राहिलेल्या तळागाळातील नागरिकांपर्यंत पोहचण्यासाठी बँकांना इथून पुढच्या काळात सिद्ध बनावेच लागेल. तळागाळातील समूहांपर्यंत बँकिंग नेऊन पोहचवणे हा किफायतशीर ठरू शकणारा व्यावसायिक पर्याय आहे, याची खूणगाठ बांधून बँकांनी याच्याकडे बघायला हवे. केवळ रिझर्व्ह बँकेच्या नियमांचा दट्ट्या आहे म्हणून अथवा सामाजिक उत्तरदायित्वाच्या भावनेतून याकडे त्यांनी बघायला

नको. यासाठी खालील मुद्यांवर लक्ष केंद्रित करायला हवे.

(अ) विस्तार वाढणे

- बँक नसलेल्या सगळ्या खेडेगावांत बँक पोहचली पाहिजे.
- ग्रामीण भागांतील शाखाविस्तारावर भर
- पात्रताधारक अशा सर्व नागरिकांची खाती उघडणे

(ब) आर्थिक व्यवहार वाढणे

- खात्यात निधी थेट जमा होईल हे पाहणे
- व्यापारी प्रतिनिधीमार्फत बँकेत कर्जपुरवठ्याच्या सेवा इच्छुकांपर्यंत पोहचवणे.
- आणीबाणीच्या परिस्थितीत तात्काळ कर्जपुरवठा करण्याची सोय.

(क) मनुष्यबळविषयक गरजा

- 'सर्वसमावेशक बँकिंग'साठीच्या गरजा लक्षात घेऊन त्यानुसार मनुष्यबळविषयक धोरणांचा पुनर्विचार
- आवश्यक असेल तर कर्मचाऱ्यांचा वेगळा प्रवर्ग तयार करणे

(ड) व्यापारी प्रतिनिधी 'मॉडेल' रुजणे

- व्यापारी प्रतिनिधी 'मॉडेल' स्थिर व्हावे यासाठी प्रयत्न करणे
- पैशाच्या हस्तांतरणात नवनवीन प्रयोग करणे
- बँकांच्या एकंदर कामातील रोख रक्कम विषयक व्यवस्थापन

(इ) वित्तीय साक्षरतेचा प्रसार होणे

- वित्तीय साक्षरतेसाठी राष्ट्रीय पातळीवर योजना राबवणे
- शाळेच्या अभ्यासक्रमात वित्तीय साक्षरतेचे धडे देणे, तसेच, संकेतस्थळावर माहिती देणे
- वित्तीय साक्षरतेसाठी शिबिरांचे आयोजन

समारोप

'सर्वसमावेशक बँकिंग' व्यवहारात आणणे हे कठीण व आव्हानाचे कार्य आहे. तथापि सर्वांचा सहकार्याचा दृष्टिकोण या कामास साहाय्यभूत ठरून कार्य प्रगतीच्या दिशेने जाईल. हे कार्य करण्यासाठी बँकांना सर्व संबंधितांचे मोलाचे सहकार्य मिळणे गरजेचे आहे. सर्वसमावेशक विकास आणि 'सर्वसमावेशक बँकिंग' या बाबी आता केवळ धोरणात्मक पर्याय

म्हणून राहिलेल्या नाहीत तर त्या अत्यावश्यक बाबी बनल्या आहेत. तसेच, सामाजिक, आर्थिक स्थैर्यासाठीही त्या आवश्यक बाबी बनल्या आहेत. आर्थिक व सामाजिक विषमतेची दरी वाढणार नाही याची काळजी घेतली जाणे गरजेचे बनले आहे. सर्वांच्या सहकार्याने 'सर्वसमावेशक बँकिंग' यशस्वी ठरेल अशी आशा आहे. अत्याधुनिक तंत्रज्ञानाचा फायदा उठवत सातत्यशील, किफायतशीर आणि स्थानिक परिस्थितीशी सुसंगत पद्धतीने बँकिंग सेवा पुरविणारे प्रारूप विकसित करण्यावर बँकांनी इथून पुढच्या काळात लक्ष एकवटणे अत्यावश्यक ठरते. ■■

आत्महत्या हा गुन्हा नाही (स्वेच्छामरणाच्या दिशेने एक पाऊल)?

आत्महत्या हा गुन्हा मानण्यात येऊ नये, आणि या संदर्भातील कलम ३०९ रद्द करण्यात येईल, अशी घोषणा भारतातील सरकारने अलीकडेच केली आहे. अर्थात, सरकारच्या घोषणेचे कायद्यात रुपांतर होण्याची प्रक्रिया पूर्ण होण्यास अद्याप वेळ आहे. कोणत्याही कारणासाठी केलेली आत्महत्या हा भारतीय राज्यघटनेने दंडनीय अपराध ठरवला होता. भारताच्या विधी आयोगाने १९७१ मध्येच कलम ३०९ ही तरतूद वगळण्यात यावी अशी सूचना केंद्र सरकारला केली होती. आत्महत्येच्या कायद्यातील तरतूद पाहिली तर आत्महत्या करण्यात यशस्वी झाल्यास त्या व्यक्तीवर कोणी गुन्हा दाखल करू शकत नाही. पण, आत्महत्येचा प्रयत्न करणारी व्यक्ती वाचली तर त्या व्यक्तीवर गुन्हा दाखल होतो. आत्महत्येचा प्रयत्न करणारी व्यक्ती मनाने खचलेली असते, त्यामुळे त्या व्यक्तीवर गुन्हा दाखल करणे हे त्या व्यक्तिला मानसिकदृष्ट्या अधिक खचवणारे ठरते. म्हणून हे कलम रद्द करण्याची सूचना अनेकदा करण्यात आलेली होती. पण हा विषय दीर्घकाळ प्रलंबित राहिला होता. आत्महत्या हा गुन्हा असता कामा नये तर आत्महत्येमागील कारणे शोधली जाऊन त्या कारणांचे समूळ उच्चाटन होण्याची गरज आहे असे मत जगभरात मांडले गेले आहे. हे कलम रद्द करण्याच्या निर्णयामुळे स्वेच्छामरणाच्या संदर्भातील नवीन कायदा येण्यासाठीचा मार्ग प्रशस्त बनण्याची शक्यता असल्याचे मत तज्ज्ञ मांडतात.

आर्थिक

बँकेत खाते नसले तरी मिळेल वित्तीय सेवा !

जगभरात बँकिंग सेवा चालू होऊन दशके, शतके उलटली असली तरी जगभरातील सर्व प्रौढ नागरिकांपर्यंत बँकिंग सेवा पोहचलेली नाही ही वस्तुस्थिती आहे. आजमितीस जगभरातील एकूण प्रौढ नागरिकांपैकी सुमारे निम्मे म्हणजे २.५ अब्ज प्रौढ नागरिक बँकिंग सेवेच्या बाहेर आहेत. विशेषतः, ग्रामीण भागांतील आणि सर्वांथाने वंचित असलेल्या नागरिकांना बँकिंग सेवा उपलब्ध करून देणे हे आव्हानाचे काम ठरते.या संदर्भात जगभरात सर्वसमावेशक बँकिंगची चर्चा चालू आहे. विविध वित्तीय सेवांची गरज सर्व देशांतील सर्व स्तरांत वाढते आहे. बँकेच्या शाखा स्थापन करण्याचे आणि व्यावसायिक दृष्टीने त्या चालू ठेवण्याचे काम बँकांना करायचे असते. ते दरवेळी शक्य होतेच असे नाही. त्यामुळे बँकिंग सेवेच्या परिघाबाहेर राहूनही वित्तीय सेवा पुरविण्याची शक्यता प्रगत तंत्रज्ञानामुळे आवाक्यात आली आहे. यात मोबाइल फोनसेवेचा मोठा वाटा आहे.

या संदर्भात केनियात मोबाइलच्या मदतीने नवीन प्रयोग चालू करण्यात आला आहे. केनियातील उपक्रमाचे नाव आहे M-PESA - अर्थात 'मोबाइल-मनी'. केनियातील सुमारे ७५ टक्के नागरिक 'मोबाइल-मनी'चा वापर करतात. आर्थिकदृष्ट्या अत्यंत दुर्बल स्तरांतील नागरिकांना त्यांचे छोटे छोटे दैनंदिन व्यवहार सुलभपणे करण्यासाठी M-PESA ही सेवा उपलब्ध आहे. मोबाइलवरून साधा एसएमएस पाठवून 'मोबाइल-मनी' दुसऱ्याच्या मोबाइलवर पाठवता येतो. त्या दुसऱ्या व्यक्तीच्या मोबाइल कंपनीच्या एजन्टकडे तो जमा होतो. मुख्य म्हणजे ज्यांचे उत्पन्न दिवसाला १ वा २ डॉलर इतके कमी आहे, त्यांना देखील 'मोबाइल-मनी' वापरता येतो. नोट सुटी करून सुटी नाणी (cents) वापरण्याचे प्रमाण तेथे आजतरी फार नाही. त्यामुळे 'मोबाइल-मनी'ची सेवा त्यांना सोयीची वाटते. विजेची बीले भरणे, टॅक्सीचे पैसे देणे, भाजीवाल्यांना पैसे देणे असे दैनंदिन जीवनातील अनेक आर्थिक व्यवहार 'मोबाइल-मनी'द्वारे घडून येणे शक्य झाले आहे.

अशी आहे M-PESAची कार्यपद्धती

इंग्रजी अक्षर M म्हणजे मोबाइल आणि म्हणजे केनियातील स्वाहिली भाषेत PESA म्हणजे 'मनी' अर्थात पैसा. मोबाइलची सेवा देणाऱ्या वोडाफोन या कंपनीने केनियातील आपली सहकारी कंपनी Safaricom यांच्या मदतीने M-PESA ही सेवा नागरिकांना देण्याची सुरुवात मार्च २००७मध्ये केली. ही सेवा घेण्यासाठी ग्राहकाला M-PESAच्या अधिकृत किरकोळ विक्रेत्याकडे नाव नोंदवावे लागते. त्यासाठी ग्राहकाचे राष्ट्रीय ओळखपत्र पुरेसे असते. ही नोंदणी निःशुल्क आहे. मग ग्राहकाच्या मोबाइल क्रमांकाशी जोडलेले इलेक्ट्रॉनिक खाते उघडले जाते. ग्राहकाच्या सिमकार्डवर साठवलेल्या ॲप्लिकेशनद्वारे या खात्याचा 'ॲक्सेस' ग्राहकाला मिळतो. त्यामुळे ग्राहकाला दोन प्रकारचे आर्थिक व्यवहार करता येतात. आपल्या इलेक्ट्रॉनिक खात्यातून पैसे काढणे वा खात्यात पैसे भरणे शक्य होते, हा झाला पहिला प्रकार. तर, ज्यांचे M-PESA खाते आहे त्यांच्या खात्यात बिलापोटी वा अन्य काही कारणासाठी पैसे जमा करता येतात हा झाला दुसरा प्रकार. आपल्या खात्यात पैसे भरण्यासाठी ग्राहकाला शुल्क आकारले जात नाही. मात्र, एका ग्राहकाच्या खात्यातून दुसऱ्या ग्राहकाच्या खात्यात पैसे जमा करायचे असल्यास वा बिले भरायची असल्यास अत्यल्प दर आकारला जातो. ग्राहकाच्या व्यक्तिगत खात्याचे व्यवहार वोडाफोनच्या सर्व्हरवरून केले जातात. मात्र, आपल्या ग्राहकांच्या खात्यांचे एकत्रित पैसे Safaricom तर्फे दोन व्यापारी बँकांत ठेवले जातात. ग्राहकांना त्यांच्या खात्यावर व्याज दिले जात नाही. मात्र, व्यापारी बँकेतील खात्यातील अल्प रक्कम not-for-profit trust fund साठी बाजूला ठेवली जाते. अर्थात, या फंडाचे काय करायचे ते अद्याप निश्चित करण्यात आलेले नाही. M-PESA ही सेवा उपलब्ध करून देताना मोबाइलशी संबंधित तंत्रज्ञानाचा वापर मोठ्या प्रमाणावर करण्यात आला आहे. मोबाइलची सेवा जिथेजिथे उपलब्ध आहे तिथेतिथे ही सेवा उपलब्ध होऊ शकते. लाखो नागरिक या सेवेचा उपयोग करून घेत आहेत.

'मोबाइल-मनी' ही सेवा घेणा-यांसाठी मोबाइल फोन हा जणू 'पैशाचे पाकिट' असतो. अल्पस्वल्प रकमांच्या दैनंदिन व्यवहारांसाठी अशी 'मोबाइल-मनी'ची सुविधा मिळाल्याने अशा आर्थिक व्यवहारांचे प्रमाण इतके वाढले आहे की केनियातील 'मोबाइल-मनी'द्वारे केल्या जाणा-या व्यवहारांचे वार्षिक मूल्य त्या देशाच्या ठोकळ उत्पादिताच्या जवळपास निम्मे भरते. असा अंदाज मांडला जातो. झिम्बाब्वे, सोमालिया येथेही अशा प्रकारचे व्यवहार घडून येत आहेत. मुख्य म्हणजे, त्या देशांतील नागरिकांनी आपल्या देशातील चलनाऐवजी डॉलरच्या माध्यमातून उपलब्ध होणारी ही सेवा घेण्यास प्राधान्य दिले आहे. 'मोबाइल-मनी'बाबत लक्षात घेण्यासारखी बाब अशी की, या संबंधीचे तंत्रज्ञान दिवसेंदिवस प्रगत होते आहे. त्यामुळे अशा व्यवहारांमधील धोके टाळूनही 'मोबाइल-मनी'ची सुविधा वापरणे शक्य बनले आहे.

अर्थात, बँकिंगच्या क्षेत्राबाहेर राहिलेल्या नागरिकांना बँकिंगच्या कक्षेमध्ये आणण्याचे कार्य 'मोबाइल-मनी'सारख्या सुविधा करीत नाहीत, याचीही नोंद इथे घेतली पाहिजे. सर्वसमावेशक बँकिंगमध्ये (वित्तीय समावेशन) बँकेची भूमिका अध्याहृत आहे, तसे येथे नाही. किमान काही वित्तीय सेवा मिळण्यासाठी बँकेचा 'ॲक्सेस' असलाच पाहिजे ही अपरिहार्यता आता तंत्रज्ञानामुळे कालबाह्य ठरते आहे का, असा प्रश्न काही जाणकार उपस्थित करतात. खातेधारकांचे पैसे साठवणे, खातेधारकांच्या सूचनेनुसार त्यांच्या खात्यातून अन्य खातेधारकाच्या खात्यात पैसे जमा करणे अशा बँकांकडून देण्यात येणा-या काही सुविधा 'मोबाइल-मनी'ची सेवा देणा-या कंपन्यांकडून संबंधित व्यक्तीला त्याच्या गरजेनुसार देण्यात येत आहेत. मात्र, बँकांशी कोणत्याही प्रकारची स्पर्धा करण्याचा मुद्दा या सेवेत येत नाही. या शिवाय, काही सधन व्यक्तींमार्फत/कंपन्यांमार्फत संकेतस्थळांचा उपयोग करून गरजूंना परवडणा-या किंमतीत कर्जाची सुविधा उपलब्ध करून देण्यात येते आहे, यांत मध्यस्थही नसतो आणि बँकही नसते. पण कर्जाची सुविधा गरजूंना मात्र मिळते आहे, अशा प्रकारची काही नवी व्यापारी 'मॉडेल्स' जणू इंटरनेट व मोबाइल यांच्या वापरातून आकारत आहेत, असे दिसते.

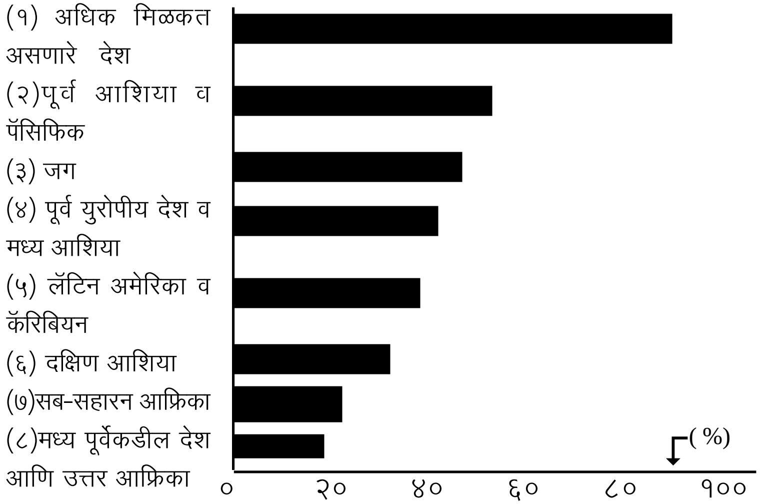
अशा 'मॉडेल'मुळे गरीब नागरिकांचा फायदा होताना दिसतो. अर्थात, बँकिंगसेवेबाहेर राहिलेल्या नागरिकांना पूर्वी अशा काही सेवा उपलब्ध नव्हत्या असे नाही, पण तेव्हा त्यांना याबाबतचे फारसे पर्याय उपलब्ध नव्हते. कष्टाने मिळवलेली थोडीफार पुंजी चोरीला जाऊ नये म्हणून ती रात्री उशाला ठेवून झोपण्याशिवाय त्यांना पर्याय नसायचा. बँकेत न ठेवल्याने त्यावर ना व्याज मिळायचे ना तो अन्य कोणाला कर्जरूपाने वापरायला मिळायचा. Oppotunity International आणि Grameen Bank यांसारख्या लघुकर्ज देणा-या संस्थांनी या परिस्थितीत थोडेफार बदल घडवून आणले. पण आजही जगभरातील गरिबांना धनकोंकडूनच कर्ज घ्यावे लागते आणि तेही मोठ्या व्याजदराने, ही परिस्थिती आहे.

अल्प उत्पन्न गटातील नागरिकांना कर्ज देणे हे बँकांना अडचणीचे ठरते. लहान रकमेची कर्जे देणे व लहान रकमेच्या ठेवी घेणे हे बँकांसाठी किफायतशीर ठरत नाही. एकीकडे कर्जदारांना आकारण्यात येणारा कर्जाचा दर कमी ठेवायचा आणि दुसरीकडे खातेधारकांना त्यांच्या ठेवींवरही अधिक व्याजदर द्यायचा या दोन्ही बाजू सांभाळणे बँकांसाठी तारेवरची कसरतच ठरते. ठेवींवरील व्याजदर आणि कर्जवाटपाचा दर या दोहोंतील अंतर दिवसेंदिवस कमी होत असल्यामुळे बँकांना त्यांच्या नफ्याप्रदतेबाबत डोळ्यांत तेल घालून दक्ष राहावे लागत आहे. अमेरिकेतील बँकिंग क्षेत्रातील एका सल्लागार कंपनीच्या अभ्यासानुसार अमेरिकेतील बँकांची ३७ टक्के खाती बँकांसाठी तोट्याची ठरतात. याचा अर्थ अमेरिकेतील मध्यमवर्गीयांची खातीही बँकांसाठी लाभ मिळवून देणारी ठरत नाहीत असे दिसून येते.

साधारणपणे अल्प उत्पन्न गटातील नागरिकांची बँकांत खाती नसतात, असे आढळते. दर दिवशी २ डॉलर वा त्यापेक्षा कमी उत्पन्न असणा-या जगातील एकूण नागरिकांपैकी सुमारे २५ टक्क्यांपेक्षा कमी नागरिकांची बँकांत खाती असतात. बँकिंग सेवांपासून वंचित असलेल्या नागरिकांमध्ये लॅटिन अमेरिका, मध्यपूर्वेकडील देश, सब-सहारन आफ्रिका, आशिया आणि पूर्व युरोप येथील अनेक देशांमधील नागरिकांचा समावेश होतो. देशोदेशींच्या नागरिकांना अनेकानेक कारणांमुळे बँकिंग सेवांचा लाभ घेणे शक्य झालेले नाही.

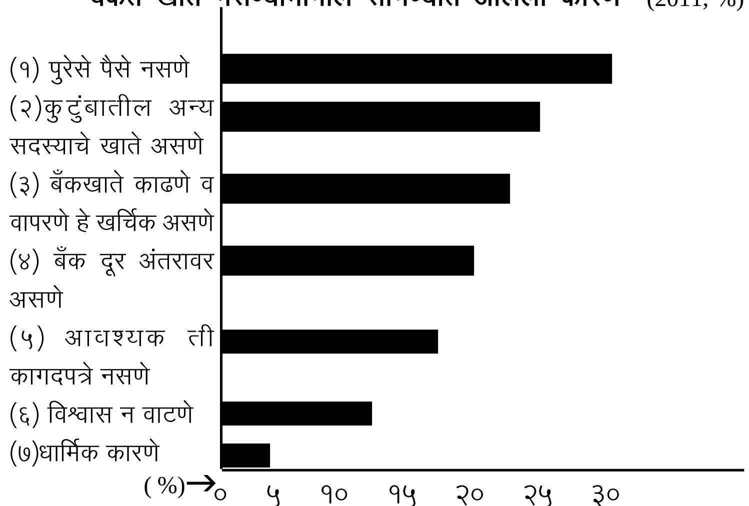
बँकिंग सेवेपासून वंचित राहिलेल्या नागरिकांची जागतिक पातळीवरील टक्केवारी तसेच कोणत्या कारणांमुळे त्यांची बँकेत खाती नसतात याचे चित्र पुढील दोन आलेखांद्वारे अधिक स्पष्ट होईल.

बँकेत खाते असलेल्या प्रौढ नागरिकांची एकूणांतील टक्केवारी (2011)



Sources : Standard Chartered Research, World Bank ; Gallup

बँकेत खाते नसण्यामागील सांगण्यात आलेली कारणे* (2011, %)



* Respondents able to choose more than one reason

अल्प उत्पन्न गटातील नागरिकांना ‘मोबाइल-मनी’चा उपयोग का होतो आहे ते या पार्श्वभूमीवर समजून घेता येते. २०१३च्या अखेरीस एकूण ८४ देशांमध्ये ‘मोबाइल-मनी’ची सेवा देणा-या सुमारे २१९ केंद्रे/कंपन्या होत्या. त्यांतील निम्म्यांपेक्षा अधिक केंद्रे सब-सहारन आफ्रिका येथे आहेत. ही सेवा घेणा-या नागरिकांची संख्या सुमारे ६ कोटी इतकी आहे. अफगाणिस्तानसारख्या देशात पोलिसांचे पगार देण्यासाठी ‘मोबाइल-मनी’चा उपयोग केला जातो आहे. पूर्वी पगाराची रोख रक्कम दिली जात होती आणि त्या वेळी भ्रष्टाचार करण्यात येत असल्याने पोलिसांना पूर्ण पगार हाती मिळत नसे. ‘मोबाइल-मनी’चा वापर केल्याने पोलिसांना आता पूर्ण पगार मिळतो आहे.

मोबाइल आधारित अन्य काही सेवाही आता उपलब्ध होऊ लागल्या आहेत. Bima या स्वीडिश कंपनीने अपघात, आरोग्य व अन्य काही विमा सुविधा उपलब्ध करून दिल्या आहेत आणि तंत्रज्ञानाचा वापर केलेला असल्याने विम्याचा हप्ता कमी ठेवणेही या कंपनीला शक्य बनले आहे. AllLife या आफ्रिकेतील कंपनीने एचआयव्हीच्या रुग्णांना विमा दिला असून रुग्णांनी औषधे वेळेवर घ्यावीत असा एसएमएस त्यांना कंपनीकडून पाठवण्यात येतो. त्यामुळे अशा रुग्णांना द्यायच्या विम्यातील धोका कमी होतो आणि रुग्ण व विमा कंपनी या दोघांचाही फायदा होतो.

‘मोबाइल-मनी’चा वापर गरीब देशांमध्ये व्यापक प्रमाणावर होऊ लागला आहे कारण दिवसभर हाताशी आणि झोपताना उशाशी पैसे सांभाळणे आणि ‘मोबाइल-मनी’ द्वारे आर्थिक व्यवहार करून निश्चिंत राहणे या दोहोंमध्ये ग्राहकांकडून तुलना केली जाते. ‘मोबाइल-मनी’ आणि बँकिंग सेवा अशी ही तुलना नसते. या शिवाय, ही सुविधा देणा-या मोबाइल कंपन्यांना बँकांशी स्पर्धा करायची नसते. ग्राहकांनी मोबाइल सेवेचा अधिकाधिक उपयोग करणे हे मोबाइल कंपन्यांसाठी महत्त्वाचे असते आणि ‘मोबाइल-मनी’ ची सेवा दिल्यामुळे त्यांचे ग्राहकाशी असलेले नाते अधिक घट्ट बनण्याची शक्यता असते. ‘मोबाइल-मनी’च्या धर्तीवर आर्थिक व्यवहारविषयक काही सेवा अल्प उत्पन्न गटातील ग्राहकांना देण्याचा प्रयत्न आता काही बँका करीत आहेत. **(पृष्ठ २८ वर पाहावे)**

सामाजिक

रस्ते वाहतूक आणि सुरक्षा विधेयक - २०१४

चिकित्सा अंतरंगाची...

- प्रसन्न पटवर्धन (वाहतूक व्यावसायिक)

रस्त्यांच्या जाळ्याची लांबीरूंदी बघितली तर या बाबतीत जगभरात भारत दुस-या स्थानावर आहे. १९५०च्या दशकाच्या तुलनेत, भूपृष्ठ वाहतुकीचे प्रमाण एकूणांत प्रचंड वाढलेले दिसते. रस्त्यांनी केल्या जाणा-या प्रवासी वाहतुकीचे देशभरातील एकंदर प्रवासी वाहतुकीमध्ये असणारे प्रमाण १९५०च्या दशकात जवळपास १० टक्क्यांच्या घरात होते. अलीकडील काळात हेच प्रमाण ७० टक्क्यांपर्यंत उंचावलेले दिसते. मालवाहतुकीच्या बाबतीतही चित्र जवळपास तसेच दिसते. देशात केल्या जाणा-या एकंदर मालवाहतुकीमध्ये रस्त्याने केल्या जाणा-या वाहतुकीचे प्रमाण १९५०च्या दशकात होते साधारणपणे ३० टक्क्यांच्या आसपास. आज तेच प्रमाण चांगले ९० टक्क्यांवर पोहोचलेले दिसते. या वाहतुकीचे नियमन करणारा मोटर वाहन कायदा १९३९ साली आपल्या देशात पहिल्यांदा लागू झाला. गंमत म्हणजे, भूपृष्ठ वाहतुकीचे एकूणांतील प्रमाण इतके वाढूनही हा कायदा आजवर बव्हंशी पूर्वीच्याच स्वरूपात व्यवहारात राहिलेला दिसतो. या कायद्यात १९८८ साली सुधारणा करण्यात आल्या तेवढेच. त्या सुधारणांना १९८९ साली अंतिम स्वरूप दिले गेले. परिणामी, रस्ते वाहतुकीच्या क्षेत्राची आपल्या देशातील वाढ काहीशी अ-नियत्रिंत स्वरूपात झालेली दिसते. त्यांमुळे, आपल्या देशातील रस्तेवाहतुकीचा बोजवारा उडालेला आपण अनुभवतो आहोत. रस्त्याने होणारी वाहतूक अत्यंत असुरक्षित असण्याच्याबाबतीत जगभरात आपला देश पहिल्या स्थानावर गणला जातो. हा एक मोठा विरोधाभासच म्हणायला हवा. कारण, रस्त्याच्या जाळ्याचा वापर केला जाण्याची सघनता आपल्या देशात त्या मानाने खूपच कमी आहे. केवळ इतकेच नाही तर, रस्त्यांवर धावणा-या वाहनांचा सरासरी वेगही आपल्या तुलनेत खूपच कमी असतो.

मायकेल कर्कनेस यांच्या अध्यक्षतेखाली १९३४ साली नियुक्त करण्यात आलेल्या समितीच्या शिफारशींनुसार १९३९ सालचा मोटर वाहन कायदा या देशात अस्तित्त्वात आला. रस्त्यांद्वारे केल्या जाणा-या वाहतुकीमध्ये १९२०च्या दशकात इथे जी अनिर्बंध वाढ घडून आलेली होती तिला, काही प्रमाणात का होईना पण, शिस्त लावणे हा त्या समितीच्या नियुक्तीमागील हेतू होता. परंतु, त्या वेळी बहुशः सरकारच्या अखत्यारीत असणा-या रेल्वेला भूपृष्ठ वाहतूक क्षेत्राकडून निर्माण होणा-या स्पर्धेची नाकेबंदी करणे, हा मोटर वाहतूक कायद्याच्या निर्मितीमागील वास्तवातील हेतू असल्याचे यथावकाश स्पष्ट झाले. त्या आधी खासगी क्षेत्रात असणारी रेल्वे सरकारने क्रमाक्रमाने आपल्या पंखाखाली आणली होती. मात्र, रस्त्यांद्वारे होणारी वाहतूक मुख्यतः खासगी क्षेत्राच्या हातातच एकवटलेली होती. हे खासगी वाहतुकदार भारतीय होते. १९३९ साली व्यवहारात लागू झालेल्या मोटर वाहन कायद्यामध्ये महत्त्वाचे व लक्षणीय म्हणावेत असे फारच थोडे बदल १९८०च्या दशकापर्यंत केले गेले होते. १९८०च्या दशकात मात्र या कायद्यात काही सुधारणा सुचविल्या गेल्या आणि त्या अंमलातही आल्या.

आपल्या देशातील भूपृष्ठ वाहतुकीसंदर्भात पाहणी आणि संशोधन करून शिफारशी करण्यासाठी या पूर्वी वेळोवेळी नियुक्त करण्यात आलेल्या समित्यांच्या अहवालांचा अभ्यास करून रस्ते वाहतुकीबाबत व्यापक अशी नियामक प्रणाली तयार करण्यासाठी केंद्रीय भूपृष्ठ मंत्री नीतीन गडकरी यांनी अलीकडे नियुक्त केलेल्या तज्ज्ञांच्या एका समितीची पार्श्वभूमी ही अशी आहे. केवळ इतकेच नाही तर, रस्ते वाहतुकीसंदर्भात अन्य देशांत आजघडीला कार्यरत असलेल्या नियामक प्रणालींचा अभ्यास करण्याचे कलमही या समितीच्या कार्यकक्षेमध्ये अंतर्भूत करण्यात आलेले आहे. भूपृष्ठ वाहतुकीच्या क्षेत्रात आपल्या देशात आज नांदणारी परिस्थिती आणि या क्षेत्रात भविष्यात निर्माण होणारे संभाव्य प्रवाह आणि उद्‌भवणा-या वाहतूकविषयक गरजा ध्यानात घेऊन नियामक प्रणाली तयार करण्याचे उत्तरदायित्व तज्ज्ञांच्या या नवनियुक्त समितीकडे सोपविण्यात आलेले आहे. त्यानुसार, अमेरिका, ब्रिटन, कॅनडा, ऑस्ट्रेलिया, सिंगापूर आणि

ब्राझील या देशांमध्ये विद्यमान असणा-या रस्तेवाहतूकविषयक नियामक प्रणाली व कायदेकानूंचा तपशीलवार आणि खोलात जाऊन या समितीने अभ्यास केला. त्याच्याच जोडीने या देशांतील वाहतूक तज्ज्ञ आणि आपल्या देशातील वाहतूकविषयक अभ्यासक अशांशी समितीने विचारविनिमयही केला. या सगळ्या पूर्व तयारीनंतरच प्रस्तावित रस्तेवाहतूक व सुरक्षा विधेयकाच्या मसुद्याला समितीने अंतिम स्वरूप दिले.

रस्त्यांचा वापर करणा-या सगळ्याच घटकांची सुरक्षितता जपली गेली पाहिजे या प्राथमिक तत्त्वाची बूज राखणारे पहिलेवहिले विधेयक हे या विधेयकाचे वैशिष्ट्य ठरावे. रस्त्यांवरून ये - जा करणा-या सायकलस्वार, पादचारी यांसारख्या सर्वाधिक दुर्बळ घटकांची सुरक्षा सर्वांत आधी जपली गेली पाहिजे, यांवर या विधेयकामध्ये कटाक्ष राखला गेलेला दिसतो. किंबहुना, हा संदेश सर्वत्र अत्यंत स्पष्टपणे प्रसृत व्हावा या हेतूनेच 'मोटर वाहन कायदा' हे या कायद्याचे जुने नाव 'रस्ते वाहतूक आणि सुरक्षा (विधेयक) कायदा' असे सुधारून घेण्याची दक्षता या समितीने बाळगलेली आहे, ही बाब या ठिकाणी आवर्जून नमूद करायला हवी. रस्त्यांद्वारे केली जाणारी वाहतूक अधिक सुरक्षित बनावी, वाहतूक सुविधेद्वारे दिल्या जाणा-या सेवांची गुणवत्ता उंचवावी, वाहतूकसुविधा अधिक उत्पादक व कार्यक्षम बनाव्यात या दृष्टीने वाहनव्यवहारांचे नियमन आणि वाहनचालकांना परवाने अदा करण्याची प्रक्रिया व प्रणाली याबाबत संपूर्ण देशात समानता आणि एकसूत्रता लागू करण्याची दक्षतावजा तरतूद या विधेयकामध्ये करण्यात आलेली आहे. अद्ययावत तंत्रशास्त्राचा विस्तृत प्रमाणावर अंगीकार, वाहतूकसंलग्न पायाभूत सेवासुविधांचा विस्तार, वाहतूक सेवांचे नियोजन, वाहतूक सेवाच्या पुरवठ्यासंदर्भातील मानके आणि सेवेच्या कार्यक्षमतेबाबतचे निकष, वाहतूक व्यवस्थेमध्ये अंतर्भूत असणा-या विविध घटकांच्या जबाबदा-यांचे निश्चितीकरण, प्रत्येक सुविधेमध्ये अंतर्भूत असलेल्या सेवांचे वेळापत्रक व त्या संदर्भातील उद्दिष्टे... अशा वेगवेगळ्या पैलूंबाबत या विधेयकामध्ये नियमावली निर्देशित करण्यात आलेली आहे. अगदी १९८८ साली सुधारणा सुचविण्यात आलेल्या मोटर वाहन कायद्यामध्येदेखील या बाबींचा निर्देश कोठेही आढळत नाही.

या विधेयकात व्यक्त होणारी दृष्टी 'मेक इन् इंडिया' या भूमिकेची पाठराखण करणारी आहे. रस्ते वाहतुकीच्या सुरळीत चलनवलनाद्वारे भारतीय अर्थव्यवस्थेच्या वाढीस हातभार लावण्याची प्रेरणा त्यामागे दिसते. रस्ते वाहतुकीशी संलग्न असलेल्या विविध हितसंबंधी घटकांच्या सुरक्षेचे रक्षण करण्याचे उद्दिष्टही त्यांत अंतर्भूत आहे. उतारू आणि जिनसा यांची वाहतूक करणा-या वाहनांचे दळणवळण देशाच्या कानाकोप-यांत सुरळीतपणे सतत घडत राहावे याची हमी देणे, हे या सगळ्याच्या केंद्रस्थानी असणारे ध्येय होय. त्यांसाठी आवश्यक असणा-या पायाभूत सेवासुविधांचे जाळे सर्वत्र विणले जावे, वाहतूक सुविधेची गुणवत्ता वाढावी आणि वाहतुकीची सेवा पुरविणा-या विविध घटकांना समान तत्त्वांवर परस्परांशी स्पर्धा करण्यास अवकाश प्राप्त व्हावा यांसाठी पूरक पर्यावरण देशात निर्माण करणे, हा या सगळ्यांमागील प्रधान हेतू ठरतो. आपल्या देशातील हवाई वाहतूक आणि दूरसंचार या दोन क्षेत्रांसाठी निर्माण करण्यात आलेल्या नियामक यंत्रणेच्या प्रारुपांची आजवरची यशस्वी कार्यवाही ध्यानात घेऊन रस्ते वाहतुकीच्या क्षेत्रासाठीही दोन नियामक प्राधिकरणे राष्ट्रीय पातळीवर निर्माण करण्याचा प्रस्ताव या विधेयकामध्ये मांडण्यात आलेला आहे. रस्त्यांवरील सुरक्षा आणि वाहनांचे नियमन यांसंदर्भातील आनुषंगिक बाबींचे नियमन करण्याचे काम त्यांपैकी एका प्राधिकरणाकडे सुपूर्त करण्याचा प्रस्ताव आहे. तर, वाहतुकीच्या विविध पर्यायांद्वारे केल्या जाणा-या प्रवासी तसेच मालवाहतुकीचे सुसूत्रीकरण घडवून आणण्याचे काम दुस-या प्राधिकरणाकडे सोपवावे, असे या विधेयकात सुचविण्यात आलेले आहे. त्याचप्रमाणे, महामार्गांवरून केली जाणारी वाहतूक अधिक सुरक्षित बनावी यासाठी तसेच, राष्ट्रीय महामार्गांवरून वाहणारा वाहतुकीचा प्रवाह निर्वेधपणे वाहता राहावा यासाठी राष्ट्रीय स्तरावरील एका वेगळ्या सुरक्षा दलाची निर्मिती या विधेयकामध्ये प्रस्तावित आहे.

रस्ते वाहतुकीच्या क्षेत्रासाठी एक राष्ट्रीय प्राधिकरण स्थापन करण्यात यावे, असा प्रस्ताव या विधेयकामध्ये आहे. या प्राधिकरणाची भूमिकाही विधेयकामध्ये स्पष्ट करण्यात आलेली आहे. रस्त्यांवरील वाहतूक सुरळीत चालू राहण्याच्या दृष्टीने मार्गांवरील अडथळे दूर करणे, कार्यक्षम

वाहतुकीस बाधा उत्पन्न करणा-या तसेच वाहतुकीदरम्यानची जोखीम व धोके वाढविणा-या कार्यपद्धतींचे निराकरण घडवून आणणे, त्यांचप्रमाणे वाहतुकीच्या क्षेत्रात नवतंत्राचे उपयोजन घडवून आणण्यासाठी नवशोधन प्रवर्तित करणे...अशांसारख्या उपायांची हमी मिळावी या पद्धतीने या राष्ट्रीय प्राधिकरणाची कार्यभूमिका निश्चित करण्यात आलेली आहे. वाहतुकीसाठी वापरल्या जाणा-या वाहनांची रचना, उत्पादन, देखभाल - दुरुस्ती, वाहनांचे सुटे भाग, वाहनांच्या दुरुस्तीसाठी आवश्यक असणारी उपकरणे...अशांसारख्या आनुषंगिक बाबींसंदर्भातील कार्यपद्धतींमध्ये एकसमानता राहण्याची हमीही या राष्ट्रीय प्राधिकरणाकडून अपेक्षित आहे. केवळ इतकेच नाही तर, वाहनांची नोंदणी आणि त्यांची तपासणी करण्याची कार्यप्रणाली, वाहन चालवण्याचा परवाना अदा करण्याची कार्यपद्धती, वाहकांचे परीक्षण करण्याची यंत्रणा व प्रणाली, वाहकांचे प्रशिक्षण आणि त्यांच्या कामाच्या ठिकाणी असणारे पर्यावरण निरखणारी यंत्रणा यांसंदर्भातील संपूर्ण देशभरात समानपणे कार्यरत असणारी एकात्मिक कार्यपद्धती विकसित करण्यासाठीही हे प्राधिकरण कार्यप्रवृत्त बनेल. प्रस्तावित रस्ते वाहतूक व सुरक्षा विधेयकाची ही झाली पार्श्वभूमी. या विधेयकातील तरतुदींकडे आपण इथून पुढे आता वळणार आहोत.

तरतुदींच्या अंतरंगात डोकवण्यासाठी सिद्ध होताना या ठिकाणी आपण प्रथम सुरुवात करू ती वाहतुकीसंदर्भातील पायाभूत सेवासुविधांपासून. रस्त्यांची रचना, रस्त्यांचे बांधकाम आणि निर्मिती, देखभाल-दुरुस्ती या संदर्भातील सुरक्षेबाबत नियामक स्वरूपाची मानके निश्चित करण्याचे काम राष्ट्रीय प्राधिकरण करेल. वाहतुकीदरम्यानच्या सुविधांमध्ये सुधारणा घडवून आणण्याबाबतच्या निर्देशकांचेही निश्चितीकरण या प्राधिकरणाने करावयाचे आहे. रस्त्यांवरून रहदारी करणा-या तुलनेने दुर्बल समाजघटकांना संरक्षण पुरवण्याच्या दृष्टीने वाहतूक नियमांची चौकटही प्राधिकरणाने स्पष्ट करणे अपेक्षित आहे. त्याच्याच जोडीने, प्रवासी आणि मालवाहतूक अधिक सुरक्षित बनावी यासाठी सुरक्षाविषयक मानके, निर्देशक व दंडक प्रस्थापित करण्याचे उत्तरदायित्त्वही राष्ट्रीय प्राधिकरणाकडे सुपूर्त करण्यात आलेले आहे. *(कृपया पृष्ठ क्रमांक २९ पाहावे)*

(पृष्ठ २२ वरून)

अमेरिकेतील American Express आणि Walmart यांच्यातर्फे Bluebird असे प्री-पेड कार्ड ग्राहकांसाठी उपलब्ध आहे. हे प्री-पेड कार्ड ग्राहकांना वापरायचे असेल तर ग्राहकांकडून काही रक्कम बँकेकडे ठेवून घेतली जाते. त्या एकत्रित ठेवीचा विमा उतरविला जातो. मग ते कार्ड ग्राहकांना अन्यत्र वापरता येते. रोख रक्कम जवळ बाळगण्याचा ग्राहकांचा त्रास वाचतो. Chase या बँकेतर्फे Liquid नावाचे प्री-पेड कार्ड असून त्याद्वारे ग्राहकांना बँकेच्या एटीएम केंद्रावरून रक्कम काढता येते. त्यासाठी बँकेत खाते असण्याची गरज नाही. Regions बँकेतर्फे केवळ प्री-पेड कार्डच नव्हे तर पैशाचे हस्तांतरण आणि खातेधारक नसलेल्या ग्राहकांसाठी कमी खर्चाची असलेली चेकसुविधाही देण्यात येते आहे. केनियातील बँकेनेही ग्राहकांना मोबाइलद्वारे बँकिंग सेवा उपलब्ध करून दिली आहे. एकंदरीत असे दिसते की बँकांही 'मोबाइल-मनी'च्या धर्तीवर काही ना काही वित्तीय सेवा देत आहेत. थोडक्यात, बँकेत खाते नसले तरी चालेल, पण मोबाइलच्या मदतीने वित्तीय सेवा मिळेल हे आजचे वास्तव आहे. ■■

मौज प्रकाशन गृह आणि भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी यांच्या संयुक्त विद्यमाने नवे प्रकाशन

उदारमतवादाच्या संस्कृतीचे बीजारोपण करीत १९व्या शतकातील भारतीय प्रबोधनास आकार देणा-या रानडे-तेलंग-चंदावरकर या तीन लोकोत्तर व्यक्तींच्या कार्यकर्तृत्वाचा विश्लेषक आलेख

तीन न्यायमूर्ती आणि त्यांचा काळ

लेखक - नरेन्द्र चपळगावकर

पृष्ठे : ३१५ किंमत : ३००/- रुपये

समाजपुरुषांचा वारसा आणि वसा यांचे उचित भान आणून देणारा संशोधनपूर्ण वाचनीय दस्तऐवज

(पृष्ठ क्रमांक २७ वरून)

प्रवाशांच्या तसेच मालाच्या वाहतुकीसाठी वापरल्या जाणा-या वाहनांची निर्मिती, वापर आणि देखभाल-दुरुस्तीमध्ये नवीन तंत्रशास्त्राचा त्याचप्रमाण आधुनिक तंत्रशास्त्राधारित कार्यपद्धतींचा वापर केला जावा यासाठीही राष्ट्रीय प्राधिकरणाने प्रयत्नशील राहणे अपेक्षित आहे. रस्त्यांवरील वाहतुकीचे सुयोग्य नियमन घडवून आणण्यासाठी इलेक्ट्रॉनिक तंत्रज्ञानाधारित प्रणालींचा वापर केला जावा याबाबतही हे प्राधिकरण दक्ष असेल. त्या दृष्टीने प्रस्थापित यंत्रणा व व्यवस्थांमध्ये आवश्यक ते बदल घडवून आणण्याची कार्यवाही प्राधिकरणाने करावयाची आहे. वाहतुकीची सुविधा पुरवण्याच्या बाबतीत सक्रिय असणा-या विविध पुरवठादारांदरम्यान न्याय्य स्पर्धेचे निकोप वातावरण व्यवहारात राहावे तसेच अशी व्यावसायिक स्पर्धा समान पायावर बेतलेली असावी यांबाबत दक्षता बाळगणे हेही प्राधिकरणाचे अपेक्षित कार्य असेल. आवश्यक तेथे वाहतूक सेवेचे आर्थिक नियमनही या प्राधिकरणाने करणे अपेक्षित आहे. त्याचप्रमाणे, विविध प्रकारच्या रस्त्यांवरून केल्या जाणा-या वाहतुकीची सुरक्षाविषयक मानके, परीक्षणे आणि लेखांकन प्रक्रिया या संदर्भातील मार्गदर्शक तत्त्वेही राष्ट्रीय प्राधिकरणाने निश्चित करावयाची आहेत. या क्षेत्रामध्ये संशोधन आणि विकासाचे प्रवर्तन घडवून आणणे, या बाबीचा अंतर्भावही राष्ट्रीय प्राधिकरणाच्या कार्यकक्षेमध्ये करण्यात आलेला आहे.

वाहनांची रचना आणि वाहन चालवण्यासंदर्भातील नियमांबाबत संपूर्ण देशभरात एकसमान सूत्र राबविले जावे या दृष्टीने वाहनांच्या नियमनाबाबत एक स्वतंत्र प्रकरणच प्रस्तुत विधेयकामध्ये समाविष्ट करण्यात आलेले आहे. वाहनांचे अधिकृत, दर्जेदार सुटे भाग रास्त, स्पर्धात्मक दराने बाजारपेठेमध्ये उपलब्ध व्हावेत, सुट्या भागांच्या उत्पादकांदरम्यान न्याय्य व निकोप स्पर्धेचे वातावरण नांदावे त्याचप्रमाणे वाहननिर्मितीच्या क्षेत्रात अद्ययावत तंत्रज्ञानाचा अंगीकार वेगाने केला जावा यासाठी पूरक ठरणा-या उचित अशा तरतुदींचा समावेश त्या प्रकरणामध्ये केलेला सापडतो. प्रवाशांच्या हितसंबंधांचे संरक्षण केले जाण्याच्या दृष्टीने वाहनउत्पादकांना त्यांच्या जबाबदारीचे योग्य भान आणून देणा-या तरतुदींची योजनाही विधेयकामध्ये करण्यात आलेली दिसते. त्या दृष्टीने, आपण निर्माण केलेल्या वाहनांचा दर्जा आणि सुरक्षा यांची हमी देणारी तत्परता व पावले वाहनांच्या निर्मितीमध्ये उत्पादकांनी उचलणे अपेक्षित आहे. सदोष वाहने बाजारपेठेतून काढून घेणे, त्या संदर्भातील संबंधित उत्पादकाची जबाबदारी निश्चित करणे व अशी सदोष वाहने परत बोलावून घेणे त्याला बंधनकारक बनवणे या संदर्भातील तरतुदींचा समावेशही इथे करण्यात आलेला आहे.

वाहन चालवण्यासंदर्भातील परवाना संबंधित वाहनचालकांना अदा करण्याच्याबाबतीतही संपूर्ण देशभरात एकसमान परवाना व्यवस्था व्यवहारात निर्माण करण्याची संकल्पनादेखील या विधेयकामध्ये प्रस्तावित आहे. प्रत्येक परवान्याला एकच एक (युनिक) क्रमांक या व्यवस्थेंतर्गत दिलेला असेल. परवाना मिळण्यासाठी अर्ज दाखल करणे, परवान्याच्या पुनर्नविनिनीकरणासाठी अर्ज भरणे, परवान्यामध्ये नमूद केलेल्या पत्यामध्ये बदल करणे, परवाना शुल्क अदा करणे अशांसारख्या सर्व आनुषंगिक बाबींचे सुलभीकरण त्यांमुळे शक्य बनेल. केवळ इतकेच नाही तर, प्रत्येक परवानाधारकाच्या गतिविधींचे इंटरनेटच्या साहाय्याने परीक्षण-निरीक्षण करणेही संबंधित पर्यवेक्षण यंत्रणेला यामुळे शक्य बनेल. त्याचबरोबर, परवान्याशी संबंधित अनेकविध कार्यप्रणाली व व्यवहारांमध्ये पारदर्शकता आणणे सुलभ बनेल. यांमुळे वाहनचालकांना एकंदरीनेच अधिक शिस्त लावता येईल. भ्रष्टाचारी मार्गांचा अवलंब करून, वाहन मालक तसेच वाहन व्यवहाराच्या क्षेत्रातील अधिका-यांची दिशाभूल करून, त्यांना फसवून एकापेक्षा अधिक परवाने पदरात पाडून घेत वाहतूक व वाहनव्यवहार व्यवस्थेतील कच्च्या दुव्यांचा वाहनचालक गैरफायदा तर उठवत नाही ना, यांवरही यांमुळे लक्ष ठेवता येईल. वाहतूक व्यवहाराच्या विश्वात कार्यरत असणा-या वाहनचालकांची शैक्षणिक अर्हता व शिक्षणाची पातळी किमान इतकी तरी असलीच पाहिजे... अशा प्रकारच्या मार्गदर्शक तत्त्वांच्या पालनाचा आग्रह धरण्याऐवजी, वाहन चालवण्याबाबतचे वाहनचालकांचे कौशल्य आणि हातात असलेले वाहन चालवण्यासंदर्भातील शिस्तीचा त्यांच्याकडून अपेक्षित असणारा अवलंब यांसारख्या कळीच्या बाबींकडे लक्ष वेधणे, हे या विधेयकातील संबंधित तरतुदींचे सर्वांत मोठे वैशिष्ट्य ठरावे.

याच धर्तीवर, वाहनांच्या नोंदणीचीही एकसामायिक व्यवस्था देशपातळीवर निर्माण केली जावी, असा प्रस्ताव या विधेयकामध्ये मांडलेला आहे. वाहन नोंदणीसाठी अर्ज दाखल करणे, वाहनांच्या पुनर्नोंदणीसाठी अर्ज करणे, वाहनाच्या तंदुरुस्तीबाबतचे शिफारसपत्र पदरात पाडून घेणे, वाहनाच्या नोंदणीचे अन्यत्र हस्तांतरण करणे अथवा देशाच्या अन्य भागांत वाहन नोंदवणे... यांसारख्या बाबी इलेक्ट्रॉनिक तंत्रज्ञानाच्या माध्यमातून हाताळणे अर्जधारकाला सुलभ बनावे, हा यामागील हेतू होय. वाहनांचे उत्पादक, वाहन नोंदणी करून परवाने अदा करणारी प्राधिकरणे व यंत्रणा, विमा कंपन्या, वाहनविषयक नियमांची अंमलबजावणी करणा-या संस्थात्मक व्यवस्था, वाहनांची तपासणी करणारी केंद्रे... अशांसारख्या वाहनव्यवहाराशी संबंधित विविध घटकांसंदर्भातील पायाभूत माहितीचा साठा एकात्मिक पद्धतीने माहिती-तंत्रज्ञानाधारित संचयिकेद्वारे हवा त्या वेळी उपलब्ध होऊ शकेल, याची व्यवस्था यामुळे व्यवहारात आणणे शक्य बनेल. आपल्या देशातील विद्यमान संघराज्य पद्धतीमध्ये प्रचलीत असणा-या कार्यविषयक जबाबदा-यांच्या वाटणीनुसार वाहतूक हा राज्य सरकारांच्या अखत्यारीतील विषय होय. साहजिकच, १९८८ साली सुधारणा करण्यात आलेला मोटर वाहन कायदा वाहतुकीसंदर्भात राज्यांना अधिक अधिकार प्रदान करतो. परंतु, या व्यवस्थेमुळे आपल्या वाहतूकविश्वात एक अडचण उद्भवते. राज्याराज्यांदरम्यान केल्या जाणा-या प्रवासी तसेच मालवाहतुकीवर या व्यवस्थेचा प्रतिकूल परिणाम काही बाबतींत होताना दिसतो. प्रवाशांच्या आंतरराज्यीय वाहतुकीकडे गेली अनेक दशके दुर्लक्षच होत आलेले आहे. राज्य सरकारांना खास आस्था आणि रस असतो तो वाहतुकीद्वारे मिळणा-या महसुलामध्ये. त्यांतल्या त्यांतही पुन्हा राज्यांचे हितसंबंध गुंफलेले असतात ते राज्य सरकारच्या वाहनव्यवहारामार्फत होणा-या राज्यांतर्गत प्रवासी वाहतुकीमध्ये. राज्याराज्यांदरम्यान होणा-या प्रवासी वाहतुकीचे चलनवलन सुरळीतपणे घडत राहावे यासाठी राज्याराज्यांतील वाहतूक विभागांदरम्यान संपर्क व संवाद प्रस्थापित होणे, संबंधित कागदपत्रांची पूर्तता व साक्षांकन विनाविलंब होणे यांसारख्या बाबी आजही काही राज्यांत व्यवहारात आलेल्या नाहीत. हे पुरेसे नव्हते म्हणून की काय, खासगी वाहतुकदारांच्या माध्यमातून

राज्याराज्यांदरम्यान केल्या जाणा-या प्रवासी वाहतुकीमध्ये खोडा घालण्याचे उपक्रम शासनसंस्था करत राहते. राज्याराज्यांदरम्यानच्या वाहनव्यवहाराचा पैस त्यांमुळेही आखडला जाताना दिसतो. या समस्येवर, "प्रवासी वाहतुकीचा राष्ट्रीय परवाना धारण करणा-या कोणत्याही खासगी वाहतुकदाराला राज्याराज्यांदरम्यान प्रवासी वाहतूक करण्यास कोणतेही राज्य सरकार मनाई करू शकणार नाही अथवा अशा वाहतुकीमध्ये कोणतेही राज्य सरकार अडसर निर्माण करू शकणार नाही", अशा आशयाची तरतूद या प्रस्तावित विधेयकामध्ये करून तोडगा शोधण्याचा प्रयत्न केलेला दिसतो. देशातील राज्याराज्यांदरम्यान केल्या जाणा-या प्रवासी वाहतुकीवर तसेच मालवाहतुकीवर आकारण्यात यावयाच्या करांसंदर्भात काही एक मार्गदर्शक चौकट केंद्र सरकारने निर्माण करावी, असेही या विधेयकामध्ये प्रस्तावित केलेले आहे. मालवाहतूक तसेच प्रवासी वाहतुकीसंदर्भातील एकसामायिक करप्रणाली संपूर्ण देशभरात आकारास येण्यास त्यांमुळे प्रोत्साहन मिळावे, हा या मागील हेतू. ही तरतूद व्यवहारात उतरली तर देशभरातील एकंदरच पर्यटन व्यवसायास त्यांमुळे जोमदार चालना मिळेल.

वाहतुकीच्या अनेकविध पर्यायांचा समांतर वापर हे आपल्या देशातील वाहतूकव्यवस्थेचे एक अतिशय मोठे वैशिष्ट्य होय. त्यांमुळे, वाहतूक विकास आणि वेगवेगळ्या पर्यायांद्वारे केल्या जाणा-या मालवाहतुकीचे आणि प्रवासी वाहतुकीचे अधिक कार्यक्षम सुसूत्रीकरण घडवून आणण्यासाठी राष्ट्रीय तसेच राज्य स्तरावर समन्वयक यंत्रणा निर्माण करण्याचा या विधेयकातील प्रस्ताव उपयुक्त ठरेल, अशी अपेक्षा आहे. मालाची तसेच प्रवाशांची वाहतूक करणा-या विविध पर्यायांदरम्यान अशा प्रकारचे सुसूत्रीकरण नसणे, हे आपल्या देशातील वाहतूक व्यवहाराचे आजवरचे मोठे वैगुण्य ठरत आलेले आहे. महसूल गोळा करणे अथवा दंड वसूल करणे यांसारखी कामे या समन्वयक यंत्रणेकडून मुदलातच अपेक्षित नसल्याने वाहतूक क्षेत्राचा विकास घडवून आणण्यावर तिला पूर्णपणे लक्ष केंद्रीत करता येईल. या यंत्रणेच्या निर्मितीमुळे वाहतूक क्षेत्राची सुसूत्रमय वाढ कितपत घडून येते आणि त्याच वेळी वाहतूक सेवेची गुणवत्ता कोठवर उंचावते या दोन निकषांवर या प्रस्तावित यंत्रणेचे मूल्यमापन केले जायला हवे. ■■

आर्थिक

औद्योगिक वाढ आणि रोजगार

कोणत्याही देशात अथवा राज्यामध्ये आर्थिक विकासाची प्रक्रिया पुढे सरकायला लागते त्या वेळी त्या प्रदेशाच्या अर्थव्यवस्थेमध्ये संरचनात्मक स्वरूपाचे स्थित्यंतर घडून येते. रोजीरोटीसाठी शेती करणे अथवा जंगले, पशुपालन, मासेमारी, खाणउद्योग अशांसारख्या नैसर्गिक साधनसामग्रीच्या वापरावर अवलंबून असणाऱ्यांचे एकूणांतील प्रमाण या प्रक्रियेदरम्यान हळूहळू घटायला लागते. मनुष्यबळाचे अथवा श्रमशक्तीचे स्थलांतर शेतीकडून बिगर शेती उद्योगव्यवसायांकडे घडून यायला लागते. याचा एकंदरीने चांगला परिणाम त्या प्रदेशातील मनुष्यबळाच्या सरासरी उत्पादकतेमध्ये वाढ घडण्यात दिसून येतो. अतिरिक्त मनुष्यबळाचा शेतीवरील बोजा स्थलांतराद्वारे कमी होऊ लागला की शेती आणि श्रमशक्ती यांचे गुणोत्तर प्रमाण उंचावते आणि शेती कसण्यात गुंतलेल्या श्रमशक्तीची उत्पादकता वाढू लागते. दुसरीकडे, बिगर शेती क्षेत्रांमधील उत्पादनप्रणाली अधिक भांडवलसघन असते. त्याच वेळी अधिक प्रगत असे तंत्रज्ञान उत्पादन प्रक्रियेमध्ये वापरलेले असते. त्यांमुळे, बिगर शेती उद्योगव्यवसायांमध्ये रोजंदारी मिळालेल्या श्रमिकांची सरासरी उत्पादकताही शेतीक्षेत्राच्या तुलनेत जास्त राहते. त्यांमुळे, आर्थिक विकासाच्या प्रक्रियेदरम्यान जे संरचनात्मक स्वरूपाचे स्थित्यंतर अर्थव्यवस्थेमध्ये घडून येत राहते त्याद्वारे सरासरी उत्पादकता उंचावण्यास चालना मिळते. त्यांमुळे, सतत होत राहणारा औद्योगिक वाढविस्तार ही आर्थिक विकासाची एक आवश्यक अट मानली जाते. कारण, उद्योगांच्या विस्तारातून औद्योगिक रोजगाराच्या संधी वाढण्यास सुरुवात होते.

त्यांमुळे, औद्योगिक वाढविस्ताराचा औद्योगिक रोजगारावर काय परिणाम होतो, हा सार्वत्रिक आणि सार्वकालिक कुतूहलाचा विषय ठरतो. त्या दृष्टीने, १९९८ आणि २००५ या दोन वर्षी देशात झालेल्या आर्थिक जनगणनांमधील बिगर शेती रोजगारविषयक आकडेवारीचा अभ्यास करणे, रोचक आणि उद्बोधक ठरते.

महाराष्ट्राचा विचार करता, १९९८ आणि २००५ या दोन कालबिंदूंदरम्यान राज्यातील बिगर शेती उद्योगव्यवसाय घटकांच्या संख्येमध्ये जवळपास ३१ टक्क्यांनी वाढ घडून आल्याचे या दोन आर्थिक जनगणनांची आकडेवारी सांगते. मात्र, याच कालावधीदरम्यान बिगर शेती उद्योगव्यवसाय घटकांमधील राज्यातील एकंदर रोजगार केवळ ८.२७ टक्क्यांनी वाढलेला होता. याच चित्राकडे आपण जर का अधिक निरखून बघायला लागलो तर, औद्योगिक वाढ आणि रोजगार यांच्यादरम्यानच्या नात्याचे आणखी काही रोचक पैलू आपल्या नजरेत भरतात. दर उद्योगव्यवसाय घटकामागे सरासरीने किती कामगारांना रोजगार मिळालेला होता, हे सांगणारी आर्थिक जनगणनेतील आकडेवारी सगळ्यांनाच अंतर्मुख होण्यास भाग पाडणारी आहे. १९९८ सालातील आर्थिक जनगणना आकडेवारीनुसार राज्यातील बिगर शेती उद्योगव्यवसायांच्या क्षेत्रात दर व्यवसायघटकामागे सरासरीने ३.२३ कामगारांना रोजगार मिळत होता. ही झाली रोजगाराची राज्य स्तरावरील सरासरी पातळी. याच चित्राचे ग्रामीण आणि नागरी असे दोन उपपैलूही बघण्यासारखे आहेत. राज्याच्या ग्रामीण भागांतील बिगर शेती उद्योगव्यवसायांच्या क्षेत्रात दर व्यवसायघटकामागे १९९८ साली सरासरीने २.२९ कामगारांना रोजगार मिळालेला होता. तर, त्याच वर्षी राज्याच्या नागरी भागांतील बिगर शेती उद्योगव्यवसायघटकांत दर उद्योगामागे सरासरीने ४.१७ श्रमिक कामाला होते. याचा सरळ अर्थ हा की, राज्यातील ग्रामीण भागांच्या तुलनेत शहरी भागांतील बिगर शेती व्यवसाय क्षेत्रातील दर उद्योगघटकामध्ये अधिक व्यक्तींना रोजगार मिळालेला होता. म्हणजेच, शहरी भागांच्या तुलनेत ग्रामीण महाराष्ट्रामध्ये कार्यरत असणाऱ्या उद्योगांचे आकारमान सरासरीने लहान असले पाहिजे.

सन २००५ साली घेतल्या गेलेल्या आर्थिक जनगणनेनुसार राज्यातील बिगर शेती उद्योगव्यवसाय घटकांच्या क्षेत्रात दर व्यवसाय घटकामागे रोजंदारी मिळालेल्या कामगारांची सरासरी संख्या होती २.६७ अशी. म्हणजे, दर व्यवसाय घटकामागे रोजंदारीवर असणाऱ्या व्यक्तींच्या संख्येत १९९८ सालाच्या तुलनेत (३.२३ व्यक्ती) २००५ साली (२.६७ व्यक्ती) घट घडून आलेली होती.

राज्याच्या ग्रामीण आणि शहरी भागांतील बिगर शेती उद्योगव्यवसायांच्या क्षेत्रात दर व्यवसाय घटकामागे रोजंदारी मिळालेल्या व्यक्तींची संख्या २००५ साली अनुक्रमे २.०९ आणि ३.२४ अशी होती. हीच सरासरी संख्या १९९८ सालच्या आर्थिक जनगणनेनुसार होती अनुक्रमे २.२९ व्यक्ती आणि ४.१७ व्यक्ती अशी. म्हणजेच, शहरी महाराष्ट्राच्या बिगर शेती क्षेत्रातील उद्योगव्यवसायांत दर व्यवसाय घटकामागे रोजगार मिळालेल्या कामगारांच्या संख्येत १९९८ ते २००५ या कालावधीत घडून आलेली घट ग्रामीण महाराष्ट्राच्या तुलनेत अधिक तीव्र होती.

या ठिकाणी आपण बोलतो आहोत ते राज्याच्या बिगर शेती क्षेत्रातील दर उद्योगव्यवसाय घटकामागे सरासरीने निर्माण झालेल्या एकंदर रोजगाराबाबत. या एकंदर रोजगारातही पुन्हा दोन उपप्रकार असतात. काही उद्योगघटकांमध्ये काम करणारे सर्व कामगार हे त्या कुटुंबातील सदस्यच असतात. तर, काही उद्योगघटकांमध्ये कुटुंबातील सदस्यांच्या बरोबरीने त्या कुटुंबाचा सदस्य नसलेल्या व रोजंदारीवर नेमलेल्या व्यक्तीही काम करत असतात. बिगर शेती उद्योगव्यवसायांत काम मिळालेल्या कामगारांच्या या दोन उपप्रकारांमध्ये १९९८ आणि २००५ या दोन कालबिंदूंमध्ये काय फरक पडलेला आहे, याचेही प्रतिबिंब १९९८ आणि २००५ या दोन वर्षांसाठीच्या आर्थिक जनगणना आकडेवारीमध्ये बघायला सापडते.

१९९८ साली देशभरात घेण्यात आलेल्या आर्थिक जनगणनेच्या आकडेवारीनुसार राज्यातील बिगर शेती क्षेत्रात कार्यरत असणा-या उद्योगव्यवसाय घटकांमध्ये रोजंदारीवर नेमलेल्या कुटुंबाबाहेरील व्यक्तींची दर व्यवसाय घटकामागील सरासरी संख्या होती १.९४ इतकी. २००५ सालच्या आर्थिक जनगणनेद्वारे हाती आलेल्या माहितीनुसार ही संख्या अंमळ घटून १.५८ वर आल्याचे दिसते. महाराष्ट्राच्या ग्रामीण भागांतील बिगर शेती उद्योगघटकांच्या क्षेत्रात दर व्यवसाय घटकामागे रोजंदारीवर नेमलेल्या कुटुंबाबाहेरील व्यक्तींची सरासरी संख्या १९९८ साली होती ०.९३ इतकी. तर, त्याच वर्षी राज्याच्या शहरी भागांतील बिगर शेती उद्योगव्यवसाय घटकांच्याबाबतीत तीच संख्या होती सरासरी २.९५ इतकी.

ग्रामीण आणि शहरी भागांतील ही तफावत साहजिक असते. कारण, ग्रामीण भागांतील बिगर शेती उद्योगव्यवसाय घटकांचे सरासरी आकारमानही आटोपशीरच असल्याने त्या त्या कुटुंबातील सदस्यच त्यांत मुख्यतः काम करत असतात. कुटुंबाबाहेरील व्यक्ती रोजंदारीवर नेमण्याचे प्रमाण शहरी भागांत तुलनेने अधिक असते.

आता आपण वळू ते २००५ सालातील आर्थिक जनगणनेच्या आकडेवारीकडे. राज्याच्या ग्रामीण भागांतील बिगर शेती उद्योगव्यवसाय घटकांच्या क्षेत्रात रोजंदारीवर नेमलेल्या कुटुंबाबाहेरील व्यक्तींची सरासरी संख्या २००५ साली होती ०.९९ इतकी. म्हणजे, १९९८ तुलनेत (०.९३ व्यक्ती) या संख्येमध्ये २००५ सालापर्यंत अल्पस्वल्प वाढ झालेली दिसते. महाराष्ट्राच्या शहरी भागांतील चित्र मात्र या बाबतीत वेगळे दिसते. २००५ सालासाठीच्या आकडेवारीनुसार राज्याच्या शहरी भागांतील बिगर शेती उद्योगव्यवसायांच्या क्षेत्रात दर व्यवसाय घटकामागे रोजंदारीवर नेमलेल्या कुटुंबाबाहेरील व्यक्तींची सरासरी संख्या होती २.१८ इतकी. म्हणजेच, १९९८ सालच्या तुलनेत (२.९५ व्यक्ती), रोजंदारीवर नेमलेल्या दर व्यवसाय घटकामागील व्यक्तींच्या सरासरी संख्येत २००५ साली घट झालेली दिसते. म्हणजेच, १९९८ ते २००५ या कालावधीदरम्यान, कुटुंबाबाहेरील कामगार उद्योगव्यवसायात रोजंदारीवर नेमण्याच्याबाबतीत राज्याच्या ग्रामीण आणि शहरी भागांतील प्रवाहांची दिशा परस्परांच्या विरुद्ध होती.

याच चित्राचे जिल्हापातळीवरील रंगरूप कसे दिसते याचा शोध घेणे हेही विलक्षण रोचक काम ठरते. ■■

भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनीमध्ये तारीख ७ व ८ नोव्हेंबर २०१४ अशा दोन दिवशी आयोजित करण्यात आलेल्या प्रा. वि. म. दांडेकर स्मृती चर्चासत्रातील विचारमंथनाचा गोषवारा 'अर्थबोधपत्रिके'च्या वाचकांसाठी डिसेंबर २०१४च्या अंकापासून सादर करत आहोत. भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनीच्या संलग्न संशोधक डॉ. शरदिनी रथ यांनी चर्चासत्रामध्ये सादर केलेल्या बीजलेखातील विवेचनावर आधारित जे लेखन डिसेंबर २०१४च्या अंकात मांडलेले होते त्याचाच हा पुढील भाग. ● **संपादक**

प्रमुख संदर्भ

(A) Magazines -
(1) The Economist, Novemember 15th-21st 2014
(B) Books/Reports -
(1) Financial Inclusion in India : Journey So Far And Way Forward - Dr. K. C. Chakraborti, Finance Inclusion Conclave, CNBC TV 18
(2) The Economics of M-PESA - William Jack, Tavneet Suri, August 2010
(3) Mobile Payments go Viral, M-PESA in Kenya, Ignacio Mas, Dan Radcliffe

Poverty in India
लेखक वि.म. दांडेकर, नीळकंठ रथ
(पृष्ठे १४०, किंमत : २०० रुपये)
अर्थकारण-समाजकारणाचे जिज्ञासू, साक्षेपी संशोधक, प्राध्यापक, विद्यार्थी अशा सर्वांना उपयुक्त असा मौलिक ग्रंथ

दुसरी आवृत्ती प्रकाशित
आपल्या दैनंदिन जीवनावर प्रभाव पाडणा-या क्रांतिकारी मेंदूसंशोधनावरील आकर्षक, सचित्र व संग्राह्य ग्रंथ
कर्ता-करविता
आधुनिक मेंदूसंशोधन व आपले जीवन
लेखक - रमेश पानसे, राज्यश्री क्षीरसागर, अनिता देशमुख-बेल्हेकर
मराठी भाषेला अभिमान वाटावा असे पुस्तक - डॉ. ह. वि. सरदेसाई
●मेंदूसंशोधन ही एक क्रांतीच! मानवी जीवनाला अधिक उच्च टप्प्यावर नेणारी ऐतिहासिक घटना! या क्रांतीचा आलेख रेखाटणारा ग्रंथ.
पृष्ठे २४२ **किंमत ३५०/-रु पये**

भेट अंक योजना

'अर्थबोधपत्रिका' या उपक्रमात सहभागी झाल्याबद्दल आपले आभार. यात आपल्यासारख्या अनेकांचा सहभाग वाढावा, यासाठी आम्ही आपल्याकडून एक छोटी मदत मागत आहोत. 'अर्थबोधपत्रिका' आपल्यासारख्याच आणखी काही उत्सुक व्यक्तींपर्यंत पोचण्यासाठी आपणास विनंती अशी की, आपण आपल्या परिचयातील वाचनोत्सुक अशा व्यक्तींची नावे व पत्ते आम्हाला लेखी कळवावीत. म्हणजे आम्ही त्यांना एक 'भेट अंक' पाठवू. अंक आवडल्यास त्यांना 'पत्रिके'चे वाचक बनण्याबरोबरच संस्थेच्या समृद्ध ग्रंथालयाचाही लाभ घेता येईल.

'अर्थबोधपत्रिके'च्या सदस्यांसाठी वाचनसंधी

भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी या संस्थेच्या संदर्भ ग्रंथालयात सामाजिक, आर्थिक, राजकीय व अन्य विषयांवरील सुमारे बारा हजारांवर उत्तमोत्तम ग्रंथ आहेत. केवळ इतकेच नाही तर, इकॉनॉमिस्ट, डाउन टू अर्थ, करंट सायन्स, इकॉनॉमिक ॲन्ड पोलिटिकल वीकली यांसारख्या विख्यात नियतकालिकांचे गेल्या अनेक वर्षांचे अंकही संग्रहात आहेत. 'अर्थबोधपत्रिके'च्या सदस्यांना या संदर्भ ग्रंथालयाचा लाभ विनामूल्य घेता येईल. या वाचनसंधीबाबत अधिक तपशीलासाठी व्यवस्थापकांकडे चौकशी करावी.

'अर्थबोधपत्रिका' वर्गणीदारांसाठी विशेष योजना

वार्षिक वर्गणी **फक्त १०० / - रुपये**
द्वैवार्षिक वर्गणी **फक्त १८०/ - रुपये**
त्रैवार्षिक वर्गणी **फक्त २६०/ - रुपये व एक पुस्तिका भेट**
पंचवार्षिक वर्गणी **फक्त ४०० /- रुपये व दोन पुस्तिका भेट**

पुस्तिका - (१) भारतातील लोकसंख्यावाढीचा प्रश्न : लेखिका - कुमुदिनी दांडेकर (किंमत ३०/-रुपये)
(२) सक्तीचे प्राथमिक शिक्षण : (इंग्रजी व मराठी) लेखक - जयकुमार अनगोळ (दोन्हीची किंमत ३०/-रुपये प्रत्येकी)
(३) शोध घेते ते शिक्षण : लेखक - प्रा. रमेश पानसे (किंमत -५०/-रुपये)

ग्रंथालयातील पुस्तके

विसाव्या शतकातील मराठी गद्य : खंड १ व २, संपादक: भास्कर लक्ष्मण भोळे, साहित्य अकादेमी, नवी दिल्ली, प्रथम आवृत्ती : २०१०, पुनर्मुद्रण : २०१३, पृष्ठे : खंड १ : XXXVIII + ३२५, **खंड २ : XXXVII** + २९५, **किंमत : खंड १ - रु. १९०/-, खंड २ : रु. १६०.**

समाजमनामध्ये घडून येत असलेल्या घुसळणीचे प्रतिबिंब त्या त्या काळातील साहित्यामध्ये उमटत असते. साहजिकच, समाजव्यवस्थेमध्ये घडून येत असलेल्या स्थित्यंतरांचे पडसाद त्या त्या काळात निर्माण होणा-या, खास करू न, वैचारिक साहित्यामध्ये प्रकर्षाने प्रतिध्वनित होत राहतात. त्यांमुळे, एखाद्या कालखंडात निर्माण झालेल्या वैचारिक साहित्याचा आलेख न्याहाळला तर त्या काळात त्या समाजामध्ये कशा प्रकारचे वैचारिक संक्रमण साकारत होते, याचा पट आपल्या नजरेसमोर उलगडला जातो. राज्यशास्त्राचे महाराष्ट्रातील एक ज्येष्ठ अभ्यासक आणि प्राध्यापक भास्कर लक्ष्मण भोळे यांनी संपादन केलेले विसाव्या शतकातील (वैचारिक) गद्याचे निवडक वेचे, म्हणूनच, समाजतेहिसाचे दोन अव्वल साधनग्रंथ या अर्थाने लक्षवेधक ठरतात. विसाव्या शतकाच्या परंतु भारताला स्वातंत्र्य मिळण्यापूर्वीच्या काळातील निवडक लेखनाचे संकलन पहिल्या खंडात केलेले आहे. तर, स्वातंत्र्योत्तर कालखंडातील निवडक गद्याचे संकलन दुस-या खंडामध्ये सादर केलेले आहे. एकोणीसाव्या शतकातील महाराष्ट्रात निर्माण झालेल्या निवडक अशा वैचारिक गद्याचे संकलन प्राध्यापक भोळे यांनी साहित्य अकादेमीसाठी या पूर्वीच सिद्ध केलेले आहे. त्यांमुळे, अगदी अव्वल इंग्रजीच्या काळात ब्रिटिशांच्या मुठीत बंदिस्त झालेल्या भारतापासून ते स्वातंत्र्य उपभोगणा-या भारतातील मराठी विचारविश्वाच्या प्रांगणात कशा प्रकारची वैचारिक देवाणघेवाण सुरू होती, याचा एक विशाल आलेख हे चार ग्रंथ आपल्यासमोर उलगडतात. इतिहास, राज्यशास्त्र, भाषाविज्ञान, समाजेतिहास यांसारख्या ज्ञानशाखांतील अभ्यासकांपासून ते कोणाही विचक्षण वाचकाला सकस वैचारिक खाद्य पुरविणारा असाच हा दस्तऐवज आहे.

RNI Regn.No. MAHMAR/2002/9806
Postal Regn.No.: PCW/115/2013-2015
Posted at Model Colony Post Office Pune, on 10th of each month

भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी

स्थापना ■'इंडियन स्कूल ऑफ पोलिटिकल इकॉनॉमी' ही संस्था प्रसिध्द अर्थतज्ज्ञ वि. म. दांडेकर यांनी १९७० साली स्थापन केली.

उद्दिष्टे ■भारताच्या सामाजिक, राजकीय, व आर्थिक समस्यांचा अभ्यास व संशोधन करणे. ■अभ्यासक, संशोधक, सामाजिक व राजकीय कार्यकर्ते, शासनकर्ते, उद्योजक, उद्योग -व्यवसायातील वरिष्ठ अधिकारी व सामान्य जनता यांना वरील विषयांचे ज्ञान व माहिती देणे. ■इंग्रजी व इतर भारतीय भाषांमध्ये संदर्भित विषयांवरील साहित्य/पत्रके/ पुस्तिका प्रकाशित करणे.

उपक्रम ■संस्थेतर्फे १९८९ सालापासून, भारताच्या आर्थिक, सामाजिक, राजकीय विचारांना वाहिलेले एक इंग्रजी त्रैमासिक ('जर्नल ऑफ इंडियन स्कूल ऑफ पोलिटिकल इकॉनॉमी') चालवले जाते.

■संस्थेतर्फे वेळोवेळी, विविध विषयांवर अभ्यासशिबिरे, कार्यशाळा, चर्चासत्रे, गटचर्चा यांसारखे कार्यक्रम आयोजित केले जातात.

■अलीकडे, संस्थेतर्फे सर्वसामान्य माहिती विभिन्न वाचकांना देणा-या, वेगवेगळ्या विषयांवरील छोट्या पुस्तिका तयार करून वितरित करण्याचे काम हाती घेण्यात आले आहे.

- संस्थेचे नियंत्रण मंडळ -

●विकास चित्रे ● किशोर चौकर ●सुरिंदर जोधका ●रमानाथ झा
●अभय टिळक ●रवींद्र ढोलकिया ●ललित देशपांडे ●दिलीप नाचणे
●सुहास पळशीकर ●मनोहर भिडे ●नीळकंठ रथ ●रूपा रेगे-नित्सुरे
●ए.वैद्यनाथन ●एस. श्रीरामन

इंडियन स्कूल ऑफ पोलिटिकल इकॉनॉमी (भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी) पुणे या संस्थेच्या मालकीचे हे मासिक, मुद्रक व प्रकाशक व्ही. एस. चित्रे यांनी एस. के. प्रिंटर्स, परज अपार्टमेंट, २०५ शनिवार पेठ, पुणे - ४११०३० येथे छापून 'अर्थबोध', ९६८/२१-२२, सेनापती बापट मार्ग, पुणे - ४११०१६ येथून प्रकाशित केले. संपादक : अभय टिळक